# Transport Canada

# 1992-93 Estimates

# Part III

**Expenditure Plan**

**The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1992

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1993-III-48
ISBN 0-660-57046-7

*Printed on recycled paper*

*Imprimé sur du papier recyclé*

1992-93 Estimates

Part III

Transport Canada

92-03967/

**Preface**

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Transport Canada is a single-program department comprising six major activities: Policy and Coordination, Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports, Surface and Departmental Administration.

This single-program/multiple-activities structure permits the Minister and Department to deliver a program mix that fulfills diverse operational, regulatory, research and policy objectives, within a finite funding framework.

## Table of Contents


**Spending Authorities** 1-4

A. Authorities for 1992-93 - Part II of the Estimates 1-4
B. Use of 1990-91 Authorities - Volume II of the Public Accounts 1-8

**Section I**
**Program Overview** 1-9

A. Plans for 1992-93 and Recent Performance 1-9
   1. Highlights 1-9
   2. Financial Summaries 1-12
B. Background 1-16
   1. Introduction 1-16
   2. Mandate 1-16
   3. Program Objective 1-16
   4. Program Organization for Delivery 1-16
C. Planning Perspective 1-20
   1. External Factors Influencing the Program 1-20
   2. Initiatives 1-21
   3. Update on Previously Reported Initiatives 1-24
D. Program Effectiveness 1-27

**Section II**
**Analysis by Activity** 2-1

A. Policy and Coordination 2-1
B. Marine/Canadian Coast Guard 2-11
C. Aviation 2-31
D. Airports 2-47
E. Surface 2-54
F. Departmental Administration 2-67

**Section III**
**Supplementary Information** 3-1

A. Profile of Program Resources 3-1
   1. Financial Requirements by Object 3-1
   2. Personnel Requirements 3-2
   3. Capital Expenditures 3-4
   4. Transfer Payments 3-29
   5. Revenue 3-34
   6. Loans, Investments and Advances 3-39
   7. Net Cost of Program 3-41
B. Other Information 3-42
   1. Canadian Coast Guard Fleet 3-42
   2. Investment in the Coast Guard Fleet 3-43
   3. Ship Source Oil Pollution Fund 3-44
   4. Details of Legal Mandate 3-45
   5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations 3-47

Index 3-50

## Spending Authorities

### A. Authorities for 1992-93 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend $1,839,306,017 to operate the Transport Program during the 1992-93 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $159,257,100.

### Financial Requirements by Authority

| Vote (thousands of dollars) | | 1992-93 Main Estimates | 1991-92 Main Estimates |
|---|---|---|---|
| | **Transport** | | |
| 1 | Operating expenditures | 429,682 | 441,798 |
| 5 | Capital expenditures | 617,112 | 663,598 |
| 10 | Grants and contributions | 198,285 | 231,735 |
| 15 | Payment to the Canarctic Shipping Company Limited | 5,721 | 6,672 |
| 20 | Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. | 32,658 | 35,575 |
| 25 | Payments to Canada Ports Corporation | 1,750 | 32,350 |
| 30 | Payments to Marine Atlantic Inc. | 140,458 | 144,558 |
| 35 | Payments to VIA Rail Canada Inc. | 361,900 | 411,900 |
| 40 | Payment to St. Lawrence Seaway Authority | 29,000 | 28,700 |
| 45 | Payment to Canadian National Railway Company | 3 | 9 |
| 50 | Payment to Laurentian Pilotage Authority | 2,737 | - |
| (S) | Minister of Transport - Salary and motor car allowance | 51 | 51 |
| (S) | Termination of tolls - Victoria Bridge | 3,054 | 2,815 |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | 156,152 | 148,518 |
| | **Total Budgetary** | 1,978,563 | 2,148,279 |
| L-55 | Payment to Canada Ports Corporation in respect of the Interport Loan Fund | 20,000 | - |
| | **Total Non-Budgetary** | 20,000 | - |
| | **Total Program** | 1,998,563 | 2,148,279 |

## Votes - Wording and Amounts

| Vote (dollars) | | 1992-93 Main Estimates |
|---|---|---|
| | **Transport** | |
| 1 | Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of, or arising out of, the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping, (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of, or arising out of, the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of, or arising out of, the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal, in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act. | 429,681,900 |
| 5 | Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies. | 617,112,000 |
| 10 | Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act. | 198,285,117 |
| 15 | Payment to the Canarctic Shipping Company Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1992. | 5,721,000 |
| 20 | Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montréal. | 32,658,000 |
| 25 | Payments to the Canada Ports Corporation for:<br>(a) dust control and hydro costs at the Port of Churchill, Manitoba; and<br>(b) providing handling and storage facilities and a rail ferry terminal at the Port of Sept-Îles, Québec. | 1,750,000 |

## Votes - Wording and Amounts (Cont'd)

| Vote (dollars) | | 1992-93 Main Estimates |
|---|---|---|
| 30 | Payments to Marine Atlantic Inc. in respect of: (i) the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and for transportation activities including the following water transportation services pursuant to contracts with Her Majesty: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland Coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. to the New England States, USA ferries and terminals; Digby, N.S. to Saint John, N.B. ferries and terminals; (ii) payments made by the Company of the costs incurred for the provision of early retirement benefits, severance and other benefits where such costs result from employee cut-backs or the discontinuance or reduction of a service; (iii) financial assistance to a subsidiary company involved in ship repair or ship maintenance. | 140,458,000 |
| 35 | Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977. | 361,900,000 |
| 40 | Payment to the St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures. | 29,000,000 |
| 45 | Payment to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the TerraTransport Division of Canadian National Railway Company in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services. | 3,000 |
| 50 | Payment to the Laurentian Pilotage Authority to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the calendar year 1992. | 2,737,000 |
| L-55 | Payment to the Canada Ports Corporation in respect of the Interport Loan Fund. | 20,000,000 |

## Program by Activities

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | | | | | | | | 1991-92 Main Estimates |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Authorized person-years* | Budgetary | | | | | Non Budgetary | Total | |
| | | Operating | Capital | Transfer payments | Less: Revenues credited to the Vote | Total | Loans, Investments and Advances | | |
| Policy and Coordination[1] | 322 | 611,451 | 39,215 | 150,148 | - | 800,814 | 20,000 | **820,814** | 871,140 |
| Marine/Canadian Coast Guard[2] | 5,961 | 548,575 | 136,888 | 1,769 | 41,390 | 645,842 | - | **645,842** | 663,828 |
| Aviation | 7,359 | 628,830 | 269,134 | 1,262 | 608,580 | 290,646 | - | **290,646** | 391,105 |
| Airports | 3,850 | 374,579 | 151,973 | 38,118 | 521,210 | 43,460 | - | **43,460** | - |
| Surface | 416 | 39,002 | 2,380 | 9,337 | 310 | 50,409 | - | **50,409** | 56,721 |
| Departmental Administration | 2,429 | 139,502 | 17,522 | 705 | 10,337 | 147,392 | - | **147,392** | 165,485 |
| | 20,337 | 2,341,939 | 617,112 | 201,339 | 1,181,827 | 1,978,563 | 20,000 | **1,998,563** | 2,148,279 |
| 1991-92 Authorized Person-years* | 20,133 | | | | | | | | |

* See Figures 3-2 and 3-3, p. 3-2, for additional information on person-years.

1. The Policy and Coordination Activity includes payments to the following Crown corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ($32,658,000, Vote 20); Canada Ports Corporation ($1,750,000, Vote 25); Marine Atlantic Inc. ($140,458,000, Vote 30); VIA Rail Canada Inc. ($361,900,000, Vote 35); the St. Lawrence Seaway Authority ($29,000,000, Vote 40); and, Canadian National Railway Company ($3,000, Vote 45).

2. The Marine/Canadian Coast Guard Activity includes payments to Canarctic Shipping Company Limited ($5,721,000, Vote 15); and, Laurentian Pilotage Authority ($2,737,000, Vote 50).

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information, starting on p. 3-47.

## B. Use of 1990-91 Authorities - Volume II of the Public Accounts

| Vote | (dollars) | Main Estimates | Total Available for Use | Actual Use |
|---|---|---|---|---|
| | **Transport Program** | | | |
| 1 | Operating expenditures | 596,402,000 | 837,505,000 | 785,721,744 |
| 5 | Capital expenditures | 622,612,000 | 479,650,867 | 466,206,379 |
| 10 | Grants and contributions | 256,851,117 | 240,158,120 | 222,550,455 |
| 15 | Payment to Atlantic Pilotage Authority | 200,000 | 200,000 | 200,000 |
| 18c | Payment to Great Lakes Pilotage Authority | - | 1,444,000 | 1,444,000 |
| 20 | Payment to Laurentian Pilotage Authority | 375,000 | 2,360,000 | 2,131,307 |
| 25 | Payment to the Canarctic Shipping Company Limited | 5,459,000 | 7,763,000 | 7,763,000 |
| 30 | Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. | 30,630,000 | 27,934,001 | 27,934,000 |
| 35 | Payments to Canada Ports Corporation | 23,350,000 | 21,046,001 | 20,007,609 |
| 40 | Payments to Marine Atlantic Inc. | 136,800,000 | 146,400,000 | 143,947,000 |
| 45 | Payments to VIA Rail Canada Inc. | 435,000,000 | 441,500,000 | 441,483,696 |
| 50 | Payment to St.Lawrence Seaway Authority | 27,300,000 | 27,300,000 | 27,300,000 |
| 55 | Payment to Canadian National Railway Company | 37,000 | 37,000 | 16,431 |
| (S) | Minister of Transport – salary and motor car allowance | 49,400 | 49,825 | 49,825 |
| (S) | Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund | (94,234,000) | 322,456,853 | (96,435,427) |
| (S) | Termination of tolls – Victoria Bridge | 2,600,000 | 1,762,023 | 1,762,023 |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | 128,848,000 | 138,230,000 | 138,230,000 |
| (S) | Refunds of amounts credited to revenue in previous year | - | 2,173,454 | 2,173,454 |
| (S) | Federal Court Awards | - | 103,355 | 103,355 |
| | **Total Budgetary** | 2,172,279,517 | 2,698,073,499 | 2,192,588,851 |
| (S) | (L) Loans to the Canada Ports Corporation for working capital | - | 10,000,000 | - |
| (S) | (L) Loans to the St. Lawrence Seaway Authority | - | 10,000,000 | - |
| | **Total Non-Budgetary** | - | 20,000,000 | - |
| | **Total Department - Budgetary and Non-Budgetary** | 2,172,279,517 | 2,718,073,499 | 2,192,588,851 |

## Section I
## Program Overview

### A. Plans for 1992-93 and Recent Performance

### 1. Highlights

Long term strategic directions provide a framework for the Department's activities in the '90s. Short to mid-term priorities indicate how Transport Canada will pursue those directions in the immediate future, recognizing that this pursuit is, itself, a dynamic process where priorities must be refined constantly in response to changing circumstances.

Following are highlights of these priorities and related recent performance.

**Policy Development Priorities**

**The Royal Commission on Passenger Transportation:** The government has established a Royal Commission which will set the agenda for passenger transportation in the 21st Century. The Department will continue to support the work of the Commission, evaluate, examine and respond to its interim report.

**Marine Transportation Policy:** In conjunction with Ports Canada, the competitive position of major Canadian container ports vis-à-vis U.S. ports is being examined. Adequate intermodal surface linkages to international marine transportation services will be ensured.

**Substance Use in Transportation Safety Sensitive Jobs:** A comprehensive and balanced policy on substance use in safety sensitive jobs has been developed. The Department will proceed with expanded consultations with principal stakeholders (p. 1-21).

**Cost Recovery:** The Department released a proposed new cost recovery policy, including proposals for new or increased fees, for Airports, Aviation and Marine/Canadian Coast Guard in July 1990 for consultation with stakeholders. The proposed policy seeks to contribute to the objective of deficit reduction, and to improve the efficiency of the transport system, in a way that is fair to users and taxpayers alike. In response to comments received during seven months of public consultations, important changes were made in the Department's proposals, for consideration by Ministers.

**Minister's Task Force on Trucking Issues:** Current problems in the trucking industry were examined by the Task Force. Its report has been given to provincial Ministers along with its recommendations. The government has announced measures to respond to the Task Force and will continue to implement these measures.

**Agriculture Transportation Programs:** Under the Agri-food policy review being done by Agriculture Canada, transportation is a key component being investigated. Changes are being considered to the Western Grain Transportation Act (WGTA), Feed Freight Assistance and the Minimum Compensatory Rate for Canola Products. Transport Canada is committed to working closely with Agriculture Canada to examine the various options for changes and the implications of those options.

**Air Transportation Policy:** Significant ongoing policy developments include the International Aviation Policy Review undertaken by a Ministerial Task Force and negotiations on the Canada-U.S. Bilateral Air Transport Agreement (p. 1-21).

The Department is responding to the recommendations of the Task Force. On the Canada-U.S. Bilateral Air Transport Agreement, negotiators will explore the prospect of creating an open regime. Consultations will be undertaken seeking input from other departments and stakeholders, including communities, provincial governments, Canadian airlines and their employees, and the travelling public.

**Accessible Transportation *for the Disabled:*** In consultation with the Minister's Advisory Committee on Accessible Transportation held in October, the Department issued a revised policy on transportation for persons with disabilities. This policy recognizes the new regulatory authorities of the National Transportation Agency and identifies the role transportation will play in the full economic integration of persons with disabilities (p. 1-21).

**Operational Priorities**

**Legislation/Regulation:** The overall philosophy of regulation is to achieve safety goals by working closely with those we regulate in all modes, in order not to penalize Canadian industry competing in international markets with regulations that are unnecessary. Transport Canada will simplify regulations where feasible and regulate by performance standards where possible.

**Transportation Safety and Security:** The Department will continue to maintain and enhance transportation security by making further improvements to the National Transportation Security Program. Amongst other things, Marine Security Legislation and Railway Security Regulations will be brought forward. Lessons learned from a study of the vulnerability of the transportation system to disruption by dissident groups will be implemented. Internationally, work will continue on a better harmonization of aviation security measures.

The Motor Vehicle Safety Act will be amended to facilitate the harmonization of Canadian Automobile Safety Standards with U.S. standards (p. 1-23).

**Air Transportation Initiatives:** A number of initiatives will be undertaken to ensure a safe, secure, efficient and competitive air transportation system, including:

- negotiating a new bilateral air transportation agreement with the U.S. (p. 1-21);
- completing the assessment of options to meet the long-term aviation needs for southern Ontario airports (p. 1-23);
- meeting capacity needs at Lester B. Pearson and Vancouver International Airports (p. 1-23 and p. 1-25);
- continuing the transfer of airports to Local Airport Authorities (p.1-23);
- continuing to transfer small airports through sale or lease to private interests or other levels of government (p. 1-23 and p. 1-25); and,
- implementing a staffing plan for the recruitment and training of air traffic controllers in order to address the shortage of controllers in Canada (p. 1-22).

**Environmental Objectives:** The Department will contribute to the environmental objectives of the federal government by:

- proceeding with changes to regulation of the transportation of dangerous goods (p. 1-23 and p. 1-26);
- responding to and implementing, in conjunction with Environment Canada and the Department of Fisheries and Oceans, the recommendations of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability (p. 1-22);
- working with the International Maritime Organization toward development of an international convention on Oil Spill Response;
- responding to and implementing the Canadian Environmental Assessment Act (CEAA) and the corresponding Review Process (p. 1-21, p. 1-22 and p. 1-23);
- implementing the Green Plan initiatives which impact on Transport Canada, including the Federal Code of Environmental Stewardship, the Sustainable Management Program for the Fraser River Basin, the Great Lakes/St. Lawrence Pollution Prevention Program, etc. (p. 1-22 and p. 1-23);
- proposing more stringent automobile pollution standards to be phased in during the mid 1990's and,(p. 1-23); and,
- reviewing the government industry fuel economy program to identify opportunities to reduce $CO_2$ emissions (p. 1-23).

## 2. Financial Summaries

### Figure 1-1: Financial Requirements by Activity

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | | Forecast[1] 1991-92 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Expenditures | Revenue Credited to Vote | Net Expenditures | Net Expenditures | Change | For Details See Page |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Policy and Coordination | 800,814 | - | **800,814** | 924,399 | (123,585) | 2-1 |
| Marine/Canadian Coast Guard | 687,232 | 41,390 | **645,842** | 680,851 | (35,009) | 2-11 |
| Aviation | 899,226 | 608,580 | **290,646** | 366,774 | (76,128) | 2-31 |
| Airports | 564,670 | 521,210 | **43,460** | - | 43,460 | 2-47 |
| Surface | 50,719 | 310 | **50,409** | 52,408 | (1,999) | 2-54 |
| Departmental Administration | 157,729 | 10,337 | **147,392** | 172,232 | (24,840) | 2-67 |
| | 3,160,390 | 1,181,827 | **1,978,563** | 2,196,664 | (218,101) | |
| **Non-Budgetary** | | | | | | |
| Policy and Coordination | 20,000 | | **20,000** | 30,000 | (10,000) | 2-1 |
| **Total Program** | 3,180,390 | 1,181,827 | **1,998,563** | 2,226,664 | (228,101) | |
| **Person-years** | | | | | | |
| Controlled by TB | | | **20,337** | 19,990 | 347 | |
| Others | | | **18** | 13 | 5 | 3-2 |
| | | | **20,355** | 20,003 | 352 | |

1. The 1991-92 Forecast data, in this and all subsequent similar multi-year comparative schedules, is based on information available to management as at 30 November, 1991.

**Explanation of Change**: Total financial requirements for 1992-93 are $228.1 million, or 10.2% lower than the 1991-92 forecast expenditures. The decrease is a result of the following:

| | $ Millions |
|---|---|
| • **Gross Operating:** decrease mainly due to an unallocated shortfall. | (39.0) |
| • **Capital:** increase mainly due to new ferry facilities in Policy and Coordination (p. 2-2), to the Tower C and Podium retrofit project, Air Traffic Control Tower Simulator for TCTI and increased requirements for the Integrated Departmental Financial System (p. 2-69). | 42.0 |
| • **Grants and Contributions:** decrease relating to cash flow changes mainly in Policy and Coordination (p. 2-2), Surface (p. 2-55) and Airports (p. 2-48). | (2.8) |
| • **Vote-Netted Revenues:** increased revenue mainly due to the conversion of revenue from the consolidated revenue fund (CRF) to vote-netted and due to additional revenue targets. | (62.3) |

| | $ Millions |
|---|---|
| • **Budgetary - Crown and other Corporations:** decreased payments mainly relating to Canada Ports Corporation and VIA Rail (p. 2-2). | (156.0) |
| • **Non-Budgetary:** decrease relating to payment to Canada Ports Corporation in respect of the Interport Loan Fund (p. 2-2). | (10.0) |
| • **Person-years:** increases due mainly to the implementation of the following initiatives: the Environmental Assessment and Review Process (p. 2-2, 2-13, 2-48, 2-55); the Official Languages Regulations (p. 2-13) and; Marine Environmental Emergency Response (p. 2-13). | 347 P-Y |

**Explanation of 1991-92 Forecast:** The 1991-92 forecast is $78.4 million or 3.6% more than 1991-92 Main Estimates of $ 2,148.3 million. The difference is explained by the following:

| | $ Millions |
|---|---|
| • **Gross Operating:** increased requirements mainly attributed to salaries and overtime associated with workload increases and Air Traffic Control (AI) recruitment and training in Aviation (p. 2-13 and p. 2-33) and to the cost of computer services in Departmental Administration (p. 2-69). | 76.4 |
| • **Capital:** decreased requirements mainly as a result of imposed project delays and deferrals. | (88.5) |
| • **Grants and Contributions:** decreased payments in grants and contributions primarily in Policy and Coordination (p. 2-2) and Airports (p. 2-48). | (30.4) |
| • **Vote-Netted Revenue:** decreased revenues in Airports resulting from slower than anticipated increase in traffic and delays in implementing the national billing fee (p. 2-49) offset by increased recoveries for training and computer services in Departmental Administration (p. 2-70). | 20.4 |
| • **Budgetary - Crown and Other Corporations:** increased payments in Policy and Coordination mainly for the Canada Ports Corporation (p. 2-3) and in Marine/Canadian Coast Guard (p. 2-14). | 70.5 |
| • **Non-Budgetary:** payment to the Canada Ports Corporation in respect of the Interport Loan Fund (p. 2-3). | 30.0 |
| • **Person-years:** decrease related mainly to the government restraint program and to the PSAC strike. | (143 P-Y) |

**Figure 1-2: 1990-91 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | Actual | 1990-91 Main Estimates | Change | For Details See Page |
|---|---|---|---|---|
| **Budgetary** | | | | |
| Policy and Coordination | 876,218 | 883,912 | (7,694) | 2-4 |
| Marine/Canadian Coast Guard | 697,884 | 722,345 | (24,461) | 2-15 |
| Aviation | 331,565 | 437,405 | (105,840) | 2-34 |
| Airports | - | (94,234) | 94,234 | 2-50 |
| Surface | 58,526 | 62,017 | (3,491) | 2-56 |
| Departmental Administration | 200,992 | 160,834 | 40,158 | 2-70 |
| | **2,165,185 | 2,172,279 | (7,094) | |
| **Non-Budgetary** | | | | |
| Policy and Coordination | - | - | - | |
| | 2,165,185 | 2,172,279 | (7,094) | |
| **Person-years***: Controlled by TB | 19,928 | 19,839 | 89 | |
| Other | 8 | 18 | (10) | 3-2 |
| | 19,936 | 19,857 | 79 | |

* See Figures 3-2 and 3-3, p. 3-2, for additional information on person-years. Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90.

** A difference of $27.4 million as compared to the "Use of 1990-91 Authorities" table (p. 1-8) exists as a result of the wind-down of the Airports Revolving Fund and the resulting termination of payment of Grants-in-lieu-of-taxes.

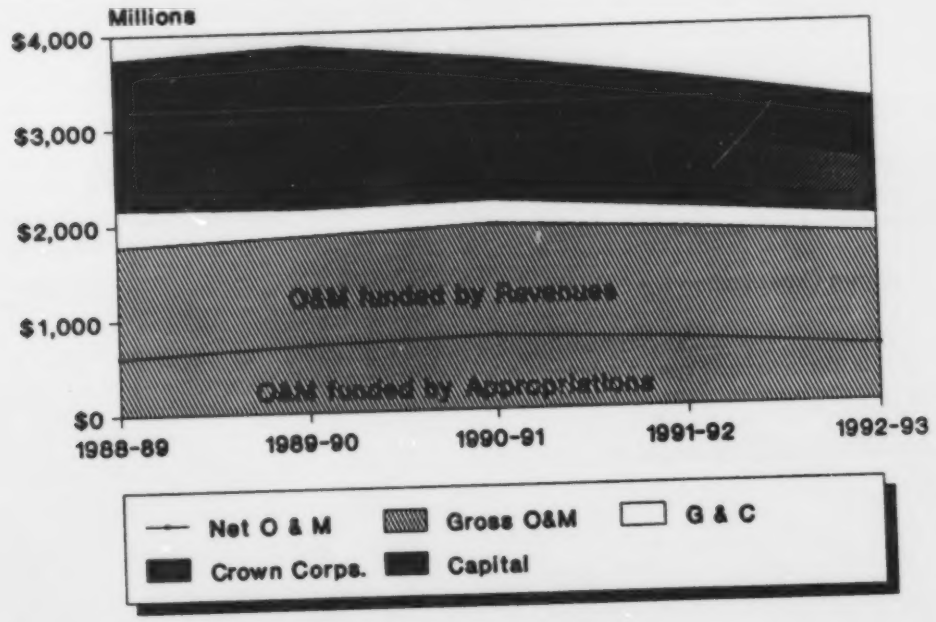
**Explanation of change:** The authorized level of budgetary spending in 1990-91 was increased to $2,698.1 million through Supplementary Estimates. The revised authority by type of expenditures, is displayed in "Use of 1990-91 Authorities - Volume II of the Public Accounts" (p. 1-8). The difference between Actual expenditures and original Main Estimates is attributed to the following major factors:

| | $ Millions |
|---|---|
| • **Gross Operating:** increased requirements mainly attributed to personnel costs associated with contract settlements, terminations, equity pay and workload requirements in Aviation (p. 2-34) offset by a decrease of $146 million relating to the change in reporting methodology for recoveries in Airports (p. 2-50). | 15.3 |
| • **Capital:** deferral of capital projects primarily in Marine/Canadian Coast Guard and Aviation to help offset the reduction in revenues. | (144.9) |
| • **Grants and Contributions:** decreased requirements mainly in Policy and Coordination for Economic and Regional Development Agreements (p. 2-4) and in Airports for local, local/commercial airports offset by a new requirement for Nouveau Québec Airports (p. 2-50). | (35.1) |
| • **Vote-Netted Revenue:** a reduction in revenues mainly in Airports due to a slowdown in the economy and a decrease in recoveries due to the wind-down of the Airports Revolving Fund (p. 2-50). | 144.5 |

| | $ Millions |
|---|---|
| • **Budgetary - Crown and Other Corporations:** major increased requirements in Policy and Coordination for Marine Atlantic and VIA Rail and, in Marine/Canadian Coast Guard for Canarctic Shipping Company Limited offset by decreased requirements for Canada Ports Corporation and Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (p. 2-4 and p. 2-16). | 13.1 |
| • **Person-years:** increase related mainly to workload in air traffic control and regulation (p. 2-35). | 70 P-Y |

Figure 1-3 provides a graphic overview of the five-year trend in departmental expenditures, and all data have been adjusted to a common, 1992-93, constant dollar basis.

**Figure 1-3: Performance by Expenditure Category (1992-93 Constant Dollars)**




Net O&M equals Gross O&M less Revenues

Over the past four years, total net budgetary expenditures have decreased by 14.5%. The current environment of government deficit and fiscal restraint and the impact of the recession on vote-netted revenues have obliged the Department to take steps to deliver the Program with increased emphasis on priority-setting and, efficiency and effectiveness measures . In order to ensure that operations necessary for the maintenance of a safe transportation system are carried out, the Department has had to defer capital expenditures as well as postpone new initiatives.

## B. Background

### 1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated functions of the Department of Railways and Canals, Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

Federal responsibilities for transportation originated from the jurisdiction outlined in the British North America Act. These responsibilities have evolved to include coordination and regulation to ensure safety and efficiency in aeronautics, navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and are exercised through the Department of Transport.

### 2. Mandate

The principal acts governing Federal transportation activities are the Constitution Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing of Acts additional to these may be found on p. 3-45.

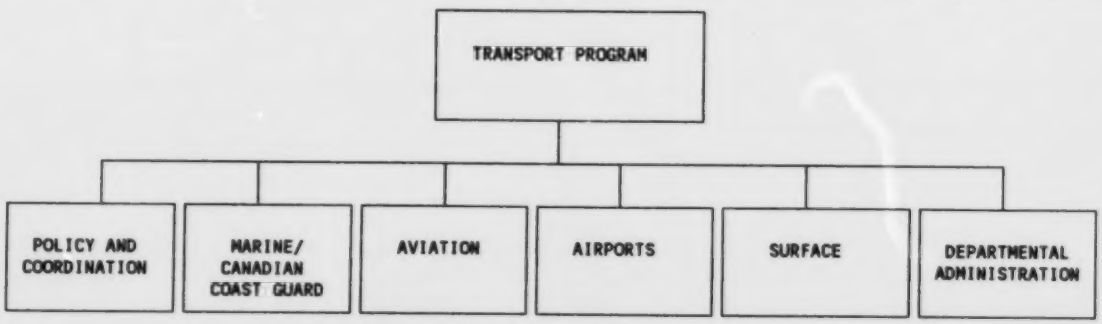
### 3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

### 4. Program Organization for Delivery

**Activity Structure:** The single-program/multiple-activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed as Figure 1-4 below. It is used to present the expenditure plan for 1992-93 as well as forecast expenditures for 1991-92 and three years of actual expenditures.

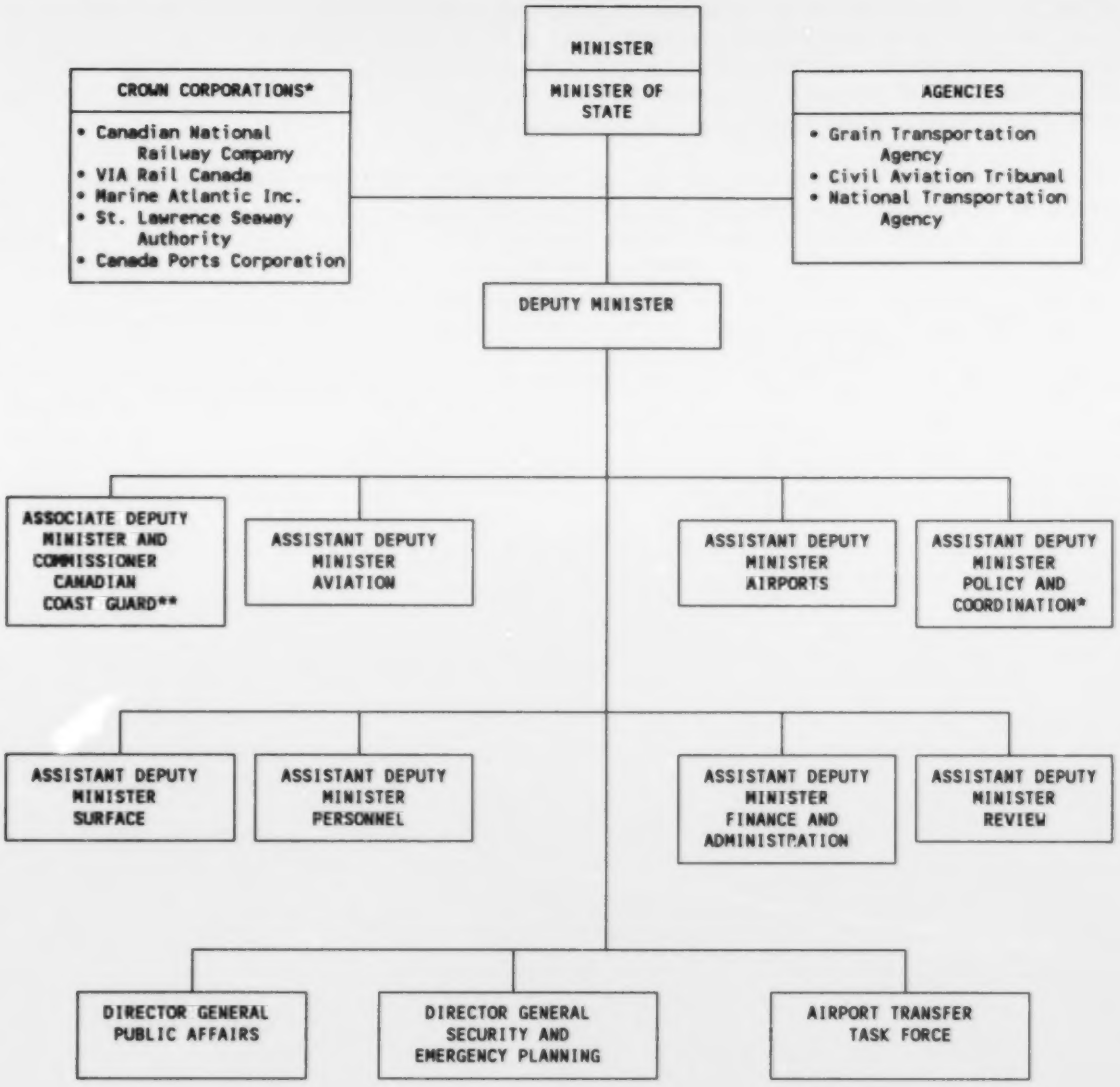
**Figure 1-4: Activity Structure**



**Organization Structure:** Transport Canada's organization includes administrative and policy functions and four operational groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports and Surface - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Canadian National Railway Company, are independent but report through the Minister to Parliament. Three Agencies - the Grain Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal, and National Transportation Agency - also report through or to the Minister of Transport. Each of these Agencies produces its own Part III.

Figure 1-5 illustrates the Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, starting with the Deputy Minister. It also includes budgetary funding, if required, for the following Crown corporations: Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (including Newfoundland Dockyard Co.), St. Lawrence Seaway Authority (including Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.), VIA Rail Canada Inc., Canarctic Shipping Co. Ltd., Canadian National Railway Company and four Pilotage Authorities.

**Figure 1-5: Organization Structure**




* For budgetary funding purposes, these Crown corporations report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

** Includes budgetary funding responsibility for the Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co., Ltd. and Harbour Commissions.

Figure 1-6 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

**Figure 1-6: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/Organization**

| (thousands of dollars) | Policy and Coordination | Marine/ Canadian Coast Guard | Aviation | Airports | Surface | Departmental Administration | Estimates 1992-93 Budgetary |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Corporate Management[1] | | | | | | 29,563 | 29,563 |
| ADM Policy and Coordination[2] | 235,045 | | | | | | 235,045 |
| ADM Finance and Administration | | | | | | 48,235 | 48,235 |
| ADM Personnel | | | | | | 69,594 | 69,594 |
| ADM Marine/Commissioner Canadian Coast Guard[3] | | 637,384 | | | | | 637,384 |
| ADM Aviation | | | 290,646 | | | | 290,646 |
| ADM Airports | | | | 43,460 | | | 43,460 |
| ADM Surface | | | | | 50,409 | | 50,409 |
| Crown Corporations | | | | | | | 140,458 |
| • Marine Atlantic | 140,458 | | | | | | 361,900 |
| • VIA Rail Canada | 361,900 | | | | | | 32,658 |
| • Jacques Cartier and Champlain Bridges | 32,658 | | | | | | 1,750 |
| • Canada Ports Corporation | 1,750 | | | | | | 29,000 |
| • St. Lawrence Seaway Authority | 29,000 | | | | | | 3 |
| • Canadian National Railway Company | 3 | | | | | | 5,721 |
| • Canarctic Shipping Co. Ltd. | | 5,721 | | | | | 2,737 |
| • Pilotage Authorities | | 2,737 | | | | | |
| **Total Net Program** | **800,814** | **645,842** | **290,646** | **43,460** | **50,409** | **147,392** | **1,978,563** |
| (and Person-years) | (322) | (5,961) | (7,359) | (3,850) | (416) | [4](2,429) | (20,337) |

1. Includes Offices of the Ministers and Deputy Minister, Public Affairs, Legal Counsel, Review, Security and Emergency Planning and Airport Transfer Task Force.

2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canadian National Railway Company, Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and VIA Rail Canada Inc.. Appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.

3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Pilotage Authorities and Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriations are listed separately under the Crown corporations heading.

4. Excludes 18 "other" person-years. See p. 3-3.

## C. Planning Perspective

### 1. External Factors Influencing the Program

**Government Objectives:** In the May 1991 Throne Speech, the federal government set three broad objectives: national unity, prosperity through an internationally competitive economy and improving the efficiency of government operations. These objectives maintain the economic goals set in 1984.

The national unity objective requires maintenance and enhancement of the national transportation system with national standards responsive to regional needs. Improving Canada's international competitiveness means ensuring Canada's transportation system adjusts to global forces and requires international harmonization of standards and regulations, and ensuring that Canadian carriers can compete on equal terms with foreign carriers. Fiscal restraint means pressure to continue to improve the efficiency and productivity of departmental operations. Transport Canada can be expected to continue to reduce its operating role and to consult and work in partnership with stakeholders. Environmental protection and accessibility for disabled persons are important government priorities with significant implications for Transport Canada.

At the time of tabling of the February 1991 Budget, the government introduced measures designed to promote economic recovery. The Expenditure Control Plan announced in 1990 was extended. The Budget also contained a three-year public sector wage restraint package. The government intends to legislate limits to most of its program spending for the next five years.

**Economic Performance:** Economic growth, as measured by real Gross Domestic Product (GDP), averaged 3.3% a year during the period 1984-90. The recession which started at the end of 1990 resulted in goods production dropping to its 1986 level in the first quarter of 1991. Hardest hit were logging and forestry where production levels were only slightly higher than in 1982. Production in the manufacturing sector was back to its 1985 level. This has affected transportation which grew at an average annual rate of 2.2% with the growth rates ranging from 5.9% in 1987 to -2.2% in 1990.

**Economic Outlook:** In 1991, economic activity dropped by some 1% from its 1990 level which itself was only 0.8% higher than the previous year. Hardest hit were manufacturing, retail and wholesale trade, each dropping by about 5%, the second drop in as many years. Output in the transportation sector dropped by slightly more than 2% in 1991. The competitiveness of Canadian exports is being affected by the higher value of the Canadian dollar which has appreciated from 81 cents U.S. in 1988 to over 88 cents by mid 1991.

Economic recovery expected in 1992 is based on the following major assumptions: a slow but steady economic recovery in the U.S.; a successful anti-inflation policy; oil prices remaining around $22 (U.S.) per barrel; continued restrictive fiscal policy; a rebound in consumer confidence; and good growth in business fixed investment.

Over the period 1990 to 2005 the average annual growth will be limited to 2.4%, a rate not as high as in the period 1984 to 1990. There are two major reasons for this slowdown: the 1990-91 recession and the ensuing slow recovery; and the demographically induced deceleration in the labour force and in employment growth.

Growth in the transportation sector is expected to be slightly slower than growth in the economy as a whole, at 2.2% compared to 2.4% for the economy. On a modal basis, higher growth rates are expected in trucking and air, with marginal growth for water and rail. Air transportation will be affected by slower growth expected for personal income.

## 2. Initiatives

Following is an elaboration by activity of initiatives planned for 1992-93:

### Policy and Coordination

**Environment:** Policy and Coordination has assumed the lead corporate policy role with respect to environmental issues and will continue to coordinate the drafting of procedural regulations that will give effect to the Canadian Environmental Assessment Act (CEAA) and will be actively involved in the implementation of the Green Plan and the CEAA.

**Canada - U.S. Bilateral Air Negotiations:** Canada and the U.S. began talks in April 1991 to establish a new air services agreement. All aspects of the bilateral air relationship, including scheduled, charter and specialty services will be addressed.

**Departmental and Government Initiatives:** Policy and Coordination is the focal point within Transport for the implementation of the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities. In 1992-93 Policy and Coordination will also coordinate Transport Canada's input to the multi-lateral trade negotiations. A replacement ship for ferry service between Caribou, N.S. and Wood Islands, P.E.I. is in the planning stage.

**Substance Use:** Consultations with stakeholders will be broadened.

### Marine/Canadian Coast Guard

**Reallocation Initiatives:** In response to the Auditor General's report and the report of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability, Marine/Canadian Coast Guard has carried out an extensive review to improve and streamline its operations to free up resources which can be reallocated to urgent safety and environmental initiatives, new statutory responsibilities and additional operational responsibilities. The resource reallocations involve a major restructuring of the fleet as well as other efficiency measures.

**Improved Operational Efficiency - Aids to Navigation:** The Marine/Canadian Coast Guard Activity is committed to improving operational efficiency. In the aids to navigation area, efforts are underway to effect savings by extending the time non-seasonal buoys can stay on station without major maintenance. To this end, two areas have been identified: application of high performance coatings to the buoys; and, equipping them with solar panels and rechargeable batteries in place of the existing primary batteries. A positive environmental effect of solarization will be that fewer primary batteries will be disposed of each year.

**Official Languages:** As a result of the proposed regulations regarding services to the public, it will be necessary for the Coast Guard to offer new bilingual services from the Vessel Traffic Services Centre, Saint John; Coast Guard radio stations Cardinal, Sydney and Stephenville; and from the Search and Rescue fleet. To implement these bilingual services, the Marine/Canadian Coast Guard Activity will require 128 person-years and $8.4 million over three years. This will allow term replacement staff to be retained and trained in the technical duties expected of the positions which they would fill while the Coast Guard regular staff members go on full-time language training.

**Marine Environmental Emergencies (Green Plan):** The federal government's Green Plan, released in December 1990, outlined a commitment to ensuring a quick and effective response to marine pollution emergencies through early action on some of the key Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability recommendations. Cabinet has approved a response prepared by Marine/Canadian Coast Guard, Environment Canada and Fisheries and Oceans. A corresponding strategy was adopted for implementation within six years or less at a cost of $100 million. Of the $100 million, $63.5 million was allocated to the Marine/Canadian Coast Guard Activity.

The $100 million over six years required to implement the strategy represents important first steps in responding to recommendations of studies and inquiries such as the Public Review Panel. Final positions on all of the Public Review Panel recommendations will be developed by early 1992.

**Environmental Stewardship:** The proposed Code of Environmental Stewardship is expected to require departments to set goals with respect to key environmental objectives of government for sustaining our environment. The pledge areas include waste reduction, energy and water usage, and auditing. In addition, under the Code, Marine/ Canadian Coast Guard will be required to comply with ever more stringent federal, provincial and municipal regulations. This includes regulations with respect to Chlorofluorocarbons (CFCs), Polychlorinated biphenyls (PCBs), underground and above ground storage tanks, incinerators, boilers and the identification and clean-up of contaminated sites.

**Aviation**

**Reciprocal Agreements:** During the "Open Skies" negotiations, to liberalize the bilateral air services agreement between Canada and the United States, the necessity of harmonizing the safety regulations of each country was identified as a priority. A Technical Working Group in Transport Canada Aviation has been set up to review and revise regulations relating to licensing, airworthiness, aircraft operations, etc., in harmony with the United States and the European Civil Aviation Conference.

**Dryden Commission Implementation Project:** In March 1989, the Government of Canada established a Commission of Inquiry, under Mr. Justice Virgil Moshansky to look into the contributing factors and causes of the crash of an Air Ontario jet aircraft at Dryden, Ontario. The final report of the Inquiry is expected in early 1992. A project organization has been established to oversee the implementation of the Commission's recommendations. The thrust of activities during 1992-93 will be to review current aviation policies, procedures, legislation, resource levels and other matters as they pertain to the report, to identify changes which would improve the system, and to develop and implement action plans to effect the changes.

**Aircraft Services:** The implementation of the Canadian Environmental Assessment Act (CEAA) will require the undertaking of initiatives which directly impact on maintenance and flight operations including the environmental assessment of all aircraft services facilities.

**Air Navigation System:** A comprehensive training and staffing plan has been developed and implemented to address the shortage of air traffic controllers. The goal of the staffing plan is to achieve a full complement of air traffic controllers by 1994. In 1992-93, the Department will increase its expenditures on training by $23 million.

**Airports**

**Safety:** The final text of the new Emergency Response Services, Policy and Standards is under development and will be subject to extensive consultation among stakeholders prior to promulgation. In cooperation with surrounding municipalities, full scale emergency exercises are conducted regularly to ensure safety and security readiness. Annual security exercises are also conducted to ensure that airports are prepared and equipped to respond to incidents of hijack, bomb threat or sabotage.

**Capacity:** The environmental review of runway expansion at Lester B. Pearson International Airport in Toronto is expected to be completed in 1992. Subject to this review, airside expansion will be undertaken at an estimated cost of $750 million. A policy framework and request for proposals is currently being developed for the private-sector financing, design and construction to revitalize and operate Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport. It is presently estimated that hundreds of millions of dollars in investment will be generated through this initiative.

The Southern Ontario Airports Project will examine airports in southern Ontario and identify capacity enhancements required to fulfill their role. Potentially, this will make capacity available to offset any shortfalls that may occur at an optimized Lester B. Pearson International Airport in the long term.

Construction for a new air terminal building at Thunder Bay Airport is scheduled to commence in 1992-93. The building and other related works amount to a capital investment in the order of $45 million.

A planning team has been established to conduct terminal planning activities to address capacity shortfalls at Halifax International Airport.

**Transfer:** The Department expects to complete negotiations for the transfer of airports at Vancouver, Edmonton, Calgary and Montréal to local authorities in 1991-92 with transfer taking place early in 1992-93. The agreement in Vancouver includes provision for expanded airside and terminal capacity through local authority financing. Base cases for airports in Québec City, Moncton, Windsor, Thunder Bay, Winnipeg and Kamloops have been prepared with negotiations to follow. Airports will continue to react to all expressions of interest and it is anticipated that up to 25 airports will be transferred by the end of 1993-94. The transfer of small airports may be accomplished through the transfer of ownership and operations. In 1992-93, small airports at Hope, Vanderhoof and Dawson Creek, B.C. and at Olds, Alta are expected to be transferred. Negotiations are proceeding for airports at St. Catherines and Carp, Ont. and Charlo, N.B.

**Environmental Stewardship:** In response to policies established in the Green Plan and the Code of Environmental Stewardship environmental audits have been conducted at Canadian airports to ensure that airport related activities do not adversely impact the environment. As part of this review, specific issues being dealt with include PCBs, underground storage tanks, fire training areas and glycol contamination.

**Surface**

**Road Safety and Motor Vehicle Regulation:** Proposed regulations governing light and heavy-duty vehicle emissions will be issued to meet national and international targets for the late 1990's. Regulations to improve protection of vehicle occupants will be finalized, as will standards to improve heavy vehicle and school bus safety. The use and performance of child restraints, seat belts and daytime running light systems will be studied. A program to simplify the importation of vehicles from the United States will be developed and implemented.

**Transport of Dangerous Goods (TDG):** The proposed North American Free Trade Agreement with Mexico will impact on the road and rail transportation of dangerous goods which will require extensive consultation between Canada and Mexico.

**Railway Safety:** The application of the new policy on substance use in Transportation Safety Sensitive Jobs will be addressed. Advancement will be made on the determination of the environmental impact of railway engineering projects. Safety issues to be addressed will be the interface of rail and road at grade crossings and the continuing problem of injuries and deaths resulting from trespassing on railway rights of way. The regulatory priority will be on the finalization of freight car safety rules and grade crossing regulations.

## 3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below, by activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

**Policy and Coordination**

**Substance Use:** As reported under initiatives, consultation with stakeholders is continuing.

**Environment:** The Policy and Coordination Activity continues to act as the focal point for departmental input and response to legislation and proposals arising out of the Green Plan.

**Western Grain Transportation:** As the WGTA review is being conducted under the Agri-Food Policy Review, the Minister of Agriculture is the lead Minister for this activity. A facilitator will be appointed to lead the next stage of the consultations, which will focus on method of payment.

**Marine/Canadian Coast Guard**

**Tanker Safety and Marine Spills Response Capability:** The report of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability was released on November 2, 1990. The Panel's report contains 107 recommendations which address many areas associated with the prevention of, preparedness for, and response to, marine shipping pollution incidents.

The government's initial response to the Panel's report was announced on November 2, 1991 and included the commitment that prevention should continue to be the first line of defence against marine pollution, that the existing response capability would be improved through the creation of a new partnership with industry and other interested parties.

The development of a comprehensive response by the government includes the input of other federal departments, notably Environment Canada and Fisheries and Oceans, as well as those of industry and other government agencies at all levels.

A discussion paper was developed in April 1991 and distributed to interested parties in support of consultations on the more significant issues outlined in the Panel's report. The discussion paper outlined the proposed Marine/Canadian Coast Guard position for improving Canada's spill prevention and response capabilities. Industry consultations were held during the summer.

The final government response to the Panel's report will be developed and made available to the public by early 1992.

**Transportation Safety Board (TSB):** As a consequence of the creation of a multi-modal accident investigation board, Marine/Canadian Coast Guard is now required to respond to the recommendations of this board within 90 days. In order to review, challenge and prepare responses, in addition to conducting independent safety research and analysis and to identifying risks and potential safety deficiencies, a new organizational group within the Canadian Coast Guard is being established.

**Transportation of Chemicals and Other Hazardous Substances in the Marine Environment (HAZMAT):** The Coast Guard is mandated by the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act as the lead agency for response to oil and hazardous material spills from ships. In 1988, the Coast Guard carried out a preliminary risk assessment, which identified requirements for responding to spills or accidents involving hazardous materials other than petroleum products. Coast Guard has developed a new Hazardous Materials Emergency Response Program. A pilot project in Maritimes Region to implement the program plans and operations was undertaken. Coast Guard and other agencies will provide joint assessment teams for marine chemical spills in the more heavily travelled high risk areas.

**Port State Control:** In 1988, Canada entered into an agreement with European and U.S. administrations designed to ensure that foreign vessels are seaworthy and do not pose a threat to Canadian workers, waters and the environment. Pursuant to the agreement, Canada was required to increase the level of ship safety inspections to 25% of foreign vessels calling at Canadian ports in 1991. Sufficient resources were not available to meet the 1991 commitment.

**Search and Rescue (SAR) (Type 500 vessels):** Two intermediate SAR cutters, type 500, were constructed to replace the CCGS Ready and CCGS Racer for SAR operations off the West Coast. Construction of the second type 500 SAR vessel was delayed approximately five months. The acceptance date was amended to September 1991 with the end of warranty to July 1992. The total estimated cost of the project is $44,087,000.

**Aviation**

**Aviation Safety:** A strategic overview which reconfirms safety as Aviation's primary objective has been prepared (November 1990) and will guide activities for the next decade.

**Regulatory:** The revised airworthiness standards, developed in response to the Dubin Commission recommendations, are being implemented by the issuance of the manual documentation and provision of follow-up advice and assistance to the industry. The Department has established several bilateral agreements with foreign aeronautical authorities to establish reciprocal recognition of aircraft design, manufacturing and maintenance standards, and facilitate aircraft leasing and interchanges. This initiative continues and will increase efficiency of the regulatory program.

**Aircraft Services:** The Department established an Operational Fleet Plan in order to determine detailed operational and aircraft fleet requirements. Implementation of the Fleet Plan commenced in 1989 and is being implemented over a period of seven to ten years. A contract has been awarded for the purchase of the Cessna Citation Aircraft, a major component of the Operational Fleet Plan.

**Airports**

**Safety:** The completion date for the enhancements to the restricted area pass control system has been revised to the end of March 1992 due to a change in contractors. Resources necessary for the implementation of the new Emergency Response Services (ERS) policy have been put in place, thus improving the level of coverage at Transport Canada and subsidized airports.

**Capacity:** Interim measures continue to be applied at Toronto and Vancouver airports to ease congestion and reduce delays. The environmental assessment for the runway at Vancouver International Airport is complete; the Environmental Assessment and Review Panel has made recommendations, and a departmental response is being prepared. At Lester B. Pearson International Airport, the environmental assessment has been completed and public hearings commenced in December 1991.

**Transfers:** Agreement in principle has been obtained on financial aspects and employee benefit packages for the transfer of airports at Vancouver, Calgary, Edmonton, and Montréal. Negotiations on legal documents, including ground leases, are currently being finalized. Expressions of interest have resulted in the preparation of base cases for airports at Québec City, Moncton, Windsor, Thunder Bay, Winnipeg and Kamloops. These base cases serve as a basis for negotiating transfer deals.

**Surface**

**Road Safety and Motor Vehicle Regulation**: Studies were completed on opportunities to reduce motor vehicle emissions. Results were used to support regulatory proposals. Regulations were issued for rear three-point seat belts, and new standards for performance of front seat restraints were proposed. In addition, regulations were published that govern safety standards applying to used vehicles imported from the United States.

**Transportation of Dangerous Goods (TDG)**: A Memorandum to Cabinet, requesting the drafting of a bill to amend the TDG Act, was approved by Cabinet in August 1991. The integration of the Canadian Transport Commission "Redbook" into the TDG Regulations is on schedule with a completion date of fiscal year end 1991-92. A study was conducted to identify the data and methodology requirements to determine whether there is a relationship between train speed and risk in transporting dangerous goods by rail.

**Railway Safety**: The railway/highway grade crossing program was a major focus during 1991-92. A great deal of effort was also expended on ensuring the safety of certain rail tank cars used to transport dangerous goods.

## D. Program Effectiveness

During fiscal year 1991-92, the Program Evaluation Branch completed one evaluation. In addition, several special projects are under way.

### Evaluation Results

### Evaluation of Road Safety and Motor Vehicle Regulation

This study found that there has been significant improvement in motor vehicle safety over the past 20 years. It concluded that Canadian regulations are reasonable compared to those of other countries and are harmonized with U.S. regulations as much as possible. The study calls for a new regulatory agenda for the 1990s.

### Current Initiatives

Other studies are underway covering the Marine Search and Rescue Program, the Central Research and Development Program, and a study of the use of Management Information Systems in departmental regulatory programs.

## Section II
## Analysis by Activity

### A. Policy and Coordination

#### Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational and multi-modal policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services to provide secretariat services for the Ministers and Deputy Minister.

#### Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of transportation non-operational or multi-modal policy, involving the marine, air and surface modes and related Crown corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support to VIA Rail, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), highway programs, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services; Newfoundland Dockyard Company, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges).

#### Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 41.1% of the Department's net total 1992-93 expenditures and 1.6% of the total person-years.

**Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | Forecast 1991-92 | | Change | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Strategic Policy and Analysis | 7,851 | 55 | 8,171 | 56 | (320) | (1) |
| Research and Development | 14,567 | 48 | 14,870 | 45 | (303) | 3 |
| Transportation Policy and Financial Support | 691,021 | 87 | 727,500 | 84 | (36,479) | 3 |
| Direction and Coordination | 87,375 | 132 | 173,858 | 122 | (86,483) | 10 |
| | 800,814 | 322 | 924,399 | 307 | (123,585) | 15 |
| **Non Budgetary** | | | | | | |
| Canada Ports Corporation Interport Loan Fund | 20,000 | | 30,000 | | (10,000) | |
| | 820,814 | | 954,399 | | (133,585) | |
| CRF Revenues | 125,747 | | 111,416 | | 14,331 | |

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1992-93 are $133.6 million or 14.0% lower than the 1991-92 forecast. The decrease is a result of the following factors:

| **Budgetary - Departmental Operations** | $ Millions |
|---|---|
| **Operating/Capital:** | |
| • increased spending for new ferry terminal facilities ($25.1 million) and other operating costs ($0.7 million). | 25.8 |
| **Grants and Contributions:** | |
| • decreased requirements for Highway Improvement Programs ($10.6 million), Motor Carriers Safety Code ($1.5 million), Economic and Regional Development Agreements (ERDA) ($6.2 million), P.E.I. Co-op Agreement ($2.1 million), as well as small decreases in miscellaneous contributions ($1.2 million), offset by increases for B.C. Ferry and Coastal Passenger and Freight Services ($1.0 million), Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland ($2.5 million), Ferry and Coastal Freight Services ($0.6 million), Leasing of Grain Cars ($0.1 million), Victoria Jubilee Bridge ($0.3 million), P.E.I. Provident Fund ($0.1 million), Newfoundland Regional Trunk Road ($11.0 million), National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities ($3.8 million) and the Newfoundland Railway Closure - Land Surveys ($0.5 million). | (1.7) |
| **Budgetary - Crown Corporations** | |
| • decreased payments to Canada Ports Corporation ($90.0 million), VIA Rail ($65.4 million), offset in part by increased payments to St. Lawrence Seaway Authority ($0.3 million), and Marine Atlantic ($7.4 million). | (147.7) |
| **Non-Budgetary** | |
| • decrease in payment to the Canada Ports Corporation for Interport Loan Fund. | (10.0) |
| **Person-years** | |
| • increased requirements related to the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities program and the Environmental Assessment and Review Process (EARP). | 15 P-Y |

**Explanation of 1991-92 Forecast:** The 1991-92 forecast is $83.3 million or 9.8% higher than the 1991-92 Main Estimates of $871.1 million. The difference is explained by the following major items:

| **Budgetary - Departmental Operations** | $ Millions |
|---|---|
| **Operating/Capital:** | |
| • increased capital requirements ($12.5 million) for new ferry terminal facilities and replacement vessel, offset by a small decrease in operating expenditures ($0.3 million). | 12.2 |

| Grants and Contributions: | $ Millions |
|---|---|
| • decreased spending on Economic and Regional Development Agreements (ERDA) ($21.2 million), Autoroute 13 - Mirabel/Dorval ($1.5 million), Leasing of Grain Cars ($1.1 million), Ferry and Coastal Freight Services ($0.6 million), Highway Improvements Program ($0.1 million) and the P.E.I. Provident Fund ($0.1 million) offset by increased spending for Motor Carriers Safety Code ($0.3 million), Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland ($1.5 million), P.E.I. Co-op Agreement ($1.4 million), Transportation Association of Canada ($0.4 million), National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities ($0.7 million), High Speed Rail ($0.5 million), Province of B.C. - Ferry and Coastal Passenger and Freight Services ($0.1 million), as well as other small contributions ($0.4 million). | (19.3) |
| **Budgetary - Crown Corporations** | |
| • **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** decreased expenditures due to delays in deck replacements. | (3.0) |
| • **Canada Ports Corporation:** dust control project at Churchill delayed from previous year ($1.0 million) and expenditures related to Ridley Terminal Incorporated ($58.5 million). | 59.5 |
| • **VIA Rail:** changes to the Financial Administration Act will affect the calculation of the Payables At Year End (PAYE) provisions. | 15.4 |
| • **Marine Atlantic:** contract adjustments based on Cabinet decision. | (11.5) |
| **Non-Budgetary** | |
| • payment to Canada Ports Corporation for Interport Loan Fund. | 30.0 |
| **Person-years** | |
| • decreased requirements relating to government restraint programs. | (8 P-Y) |

**Figure 2-2: Estimated 1992-93 Activity Expenditures and Receipts**

| (thousands of dollars) | Expenditures | | | | Total Resource Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| | Operating | Capital | Grants and Contributions | Payments to Crown Corps. | |
| **Budgetary** | | | | | |
| Strategic Policy and Analysis | 7,851 | - | - | - | 7,851 |
| Research and Development | 14,517 | - | 50 | - | 14,567 |
| Transportation Policy and Financial Support | 8,308 | 38,904 | 141,448 | 502,361 | 691,021 |
| Direction and Coordination | 15,006 | 311 | 8,650 | 63,408 | 87,375 |
| | 45,682 | 39,215 | 150,148 | 565,769 | 800,814 |

## Past Financial Performance

### Figure 2-3: 1990-91 Financial Performance

| (thousands of dollars) | 1990-91 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Actual | | Main Estimates | | Change | |
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Strategic Policy and Analysis | 7,659 | 53 | 6,673 | 43 | 986 | 10 |
| Research and Development | 18,889 | 46 | 18,286 | 51 | 603 | (5) |
| Transportation Policy and Financial Support | 758,201 | 82 | 760,584 | 87 | (2,383) | (5) |
| Direction and Coordination | 91,469 | 123 | 98,369 | 116 | (6,900) | 7 |
| | 876,218 | 304 | 883,912 | 297 | (7,694) | 7 |

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were $7.7 million or 0.9% lower than projected in 1990-91 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

**Budgetary - Departmental Operations** — $ Millions

**Operating/Capital:**

- decreased capital requirements as a result of the fixed asset policy ($0.6 million) offset by increases in salaries and wages ($1.3 million) and other operating costs ($0.2 million). — 0.9

**Grants and Contributions:**

- decreases in spending in Economic and Regional Development Agreements (ERDA) ($13.6 million) due to start-up delays, Autoroute 13-Mirabel/Dorval ($1.5 million), Ferry and Coastal Freight Services ($0.5 million), Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland ($1.6 million), Leasing of Grain Cars ($1.5 million), Newfoundland Supplementary Pensions ($0.3 million), the P.E.I. Provident Fund ($0.2 million) and the Victoria Jubilee Bridge ($0.8 million), offset by increased spending on Highway Improvement Programs ($1.7 million), Motor Carriers Safety Code ($1.9 million) and a new contribution to Borden Mercantile Co. Ltd. ($0.2 million). — (16.2)

**Budgetary - Crown Corporations**

- **Marine Atlantic Inc.:** increased spending due to assistance being provided to the Newfoundland Dockyard, a wholly-owned subsidiary of Marine Atlantic Inc. ($9.1 million), offset in part by an under-expenditure by Marine Atlantic Inc. ($2.0 million) as a result of cost reductions. — 7.1

- **VIA Rail:** increased spending due to settlement of charges from Canadian National and Canadian Pacific Ltd. for previous years' services. — 6.5

| | $ Millions |
|---|---|
| • **Canada Ports Corporation:** decreased spending due to a change in Sept-Iles expenditure profile which will be picked up in a later period ($2.3 million) and a lapse ($1.0 million) on the Churchill Dust Control project which will be spent in 1991-92. | (3.3) |
| • **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** decreased spending due to delays in the redecking of the Champlain Bridge which were caused by technical problems and an inability to close the bridge for repairs during the Kahnawake incident. | (2.7) |
| **Person-years** | |
| • increased requirements mainly due to the transfer of functions from the National Transportation Agency. | 7 P-Y |

**Performance Information and Resource Justification**

**Activity Results/Resource Linkages**

The following program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Policy and Coordination Activity resources include:

- timely development of corporate plans, policy and legislation;
- timely financial assistance that fosters improvements in the transport sector; and,
- properly monitored and managed subsidization of rail passenger services, grain and coastal/ferry transportation, economic development schemes, road safety and efficient traffic flow and select other transport-related interests.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- timeliness of grants and contributions or subsidy payments that are dependent on recipients' compliance with prescribed terms and conditions; and,
- policy direction from Ministers.

### Strategic Policy and Economic Analysis

Figure 2-4 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-4: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | **Estimates 1992-93** | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | **7,851** | 8,171 | 7,659 | 9,357 | 5,999 |
| Capital | **-** | - | - | 103 | 136 |
| Grants and Contributions | **-** | - | - | - | 10 |
| | **7,851** | 8,171 | 7,659 | 9,460 | 6,145 |
| Person-years | **55** | 56 | 53 | 57 | 60 |

The resources for this sub-activity are directed towards the identification and analysis of short and long-term transportation issues in order to recommend and implement corporate options and priorities as well as the provision of economic research, statistics and forecasts and other data required for strategies and operational policy assessment and decision making.

Approximately 40 economic analysis research projects are undertaken annually to support operational and planning requirements to facilitate policy reassessment and decision-making. As well, an annual average of 35 data surveys are done in relation to transportation movements and economic profiles on an international, national and site-specific basis.

The fluctuation in spending for this sub-activity is directly related to the substance use project which falls under this component. A policy on substance use has been developed and work is continuing.

Performance is measured mainly by direct feedback from operational and user groups and the quality of policy advice and effectiveness of policy implementation.

### Research and Development

Figure 2-5 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-5: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | **Estimates 1992-93** | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | **14,517** | 14,320 | 17,974 | 16,977 | 17,279 |
| Capital | **-** | - | - | 98 | 139 |
| Grants and Contributions | **50** | 550 | 915 | 1,191 | 2,495 |
| | **14,567** | 14,870 | 18,889 | 18,266 | 19,913 |
| Person-years | **48** | 45 | 46 | 52 | 59 |

The Department's research and development (R&D) effort is directed towards meeting the Department's and the transportation sector's needs for technological innovation. The strategic objectives of the sub-activity are to enhance the safety and security in the transport mode, to improve the efficiency of Transport Canada's operations, to increase the productivity and system competitiveness of the Canadian transportation sector, and to contribute to the equity and accessibility of transportation services.

R&D activities also include the Energy R&D program, the R&D component of the Transportation of Disabled Persons Program, the Unsolicited Proposals Program of Supply and Services Canada and joint cost-shared projects with funding support from other activities, industry or the provinces.

Approximately 300 projects a year are contracted to a variety of organizations, mostly in the private sector and these concern all transportation modes, systems and technologies.

The core R&D undertakings are intended to provide the basis for the technical innovation that will allow the Department to meet the challenges of the future. Approximately $9.0 million is provided annually for this program.

R&D results are, by nature, long-term; consequently, performance measurements cannot be obtained immediately. However, performance can be measured by the success rate of applications, products, technical implementation, innovation actually introduced, industrial spinoffs, and professional recognition (awards, patents, citations).

**Transportation Policy and Financial Support**

Figure 2-6 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-6: Net Expenditures**

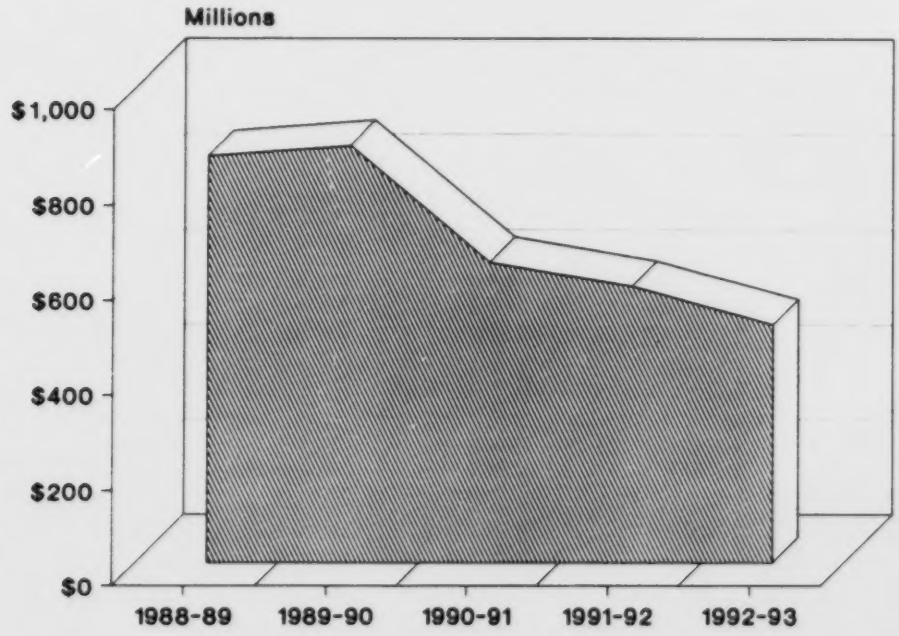
| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Budgetary** | | | | | |
| Operating | 8,308 | 8,105 | 8,606 | 7,899 | 8,790 |
| Capital | 38,904 | 13,789 | 152 | 562 | 568 |
| Grants and Contributions | 141,448 | 145,297 | 163,996 | 178,556 | 264,427 |
| | 188,660 | 167,191 | 172,754 | 187,017 | 273,785 |
| Payments to Crown Corporations | | | | | |
| Marine Atlantic | 140,458 | 133,000 | 143,947 | 265,467 | 126,481 |
| VIA Rail | 361,900 | 427,300 | 441,484 | 521,120 | 607,438 |
| Canadian National Railways | 3 | 9 | 16 | 83 | 113 |
| Total Crown Corporations | 502,361 | 560,309 | 585,447 | 786,670 | 734,032 |
| **Total Budgetary** | 691,021 | 727,500 | 758,201 | 973,687 | 1,007,817 |
| **Non-Budgetary** | | | | | |
| St-John's Port Corporation | - | - | - | - | 1,000 |
| Prince Rupert Port Corporation | - | - | - | 17,260 | - |
| **Total Non-Budgetary** | - | - | - | 17,260 | 1,000 |
| | 691,021 | 727,500 | 758,201 | 990,947 | 1,008,817 |
| Person-years | 87 | 84 | 82 | 94 | 101 |

The resources of this sub-activity for 1992-93 are expected to be directed 72.7% to Crown corporations, 20.5% to grants and contributions in support of transportation objectives and 6.8% towards administrative overhead, control and coordination as well as capital expenditures for new ferry terminal facilities.

The performance for the air sector is measured in terms of the number of agreements negotiated (approximately four to six per year). This sector is presently involved with all aspects of the negotiations on the Canada-U.S. Bilateral Air Transport Agreement. In the marine sector, the demand for subsidy agreements (approximately 12-14 annually) and capital projects/major repairs (from 1989-90 to 1992-93, projects have increased from eight per annum to a present forecast of 28) is measured through the timeliness of negotiations and submissions. This sector is also responsible for the acquisition of a replacement ship for ferry services between Caribou, N.S. and Wood Island, P.E.I. Policy decisions for the surface sector are aimed at making the rail and motor carrier industries safer, more open, efficient, innovative and competitive. Current problems with the trucking industry are handled by this sector. Performance for the sector is measured through the number of policy papers required and submissions to Governor in Council.

An indication of the steady decline in payments to Crown corporations is provided in Figure 2-7.

**Figure 2-7: Payments to Crown Corporations (1992-93 Constant Dollars)**



**Direction and Coordination**

Figure 2-8 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-8: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Budgetary** | | | | | |
| Operating | 15,006 | 14,448 | 11,748 | 12,792 | 9,034 |
| Capital | 311 | 311 | 230 | 207 | 536 |
| Grants and Contributions | 8,650 | 5,950 | 4,249 | 4,509 | 4,739 |
| | 23,967 | 20,709 | 16,227 | 17,508 | 14,309 |
| Payments to Crown Corporations | | | | | |
| Canada Ports Corporation | 1,750 | 91,824 | 20,008 | 32,053 | 2,775 |
| St-Lawrence Seaway Authority | 29,000 | 28,700 | 27,300 | 26,900 | 25,400 |
| Jacques Cartier and Champlain Bridges | 32,658 | 32,625 | 27,934 | 13,948 | 8,783 |
| Total Crown Corporations | 63,408 | 153,149 | 75,242 | 72,901 | 36,958 |
| **Total Budgetary** | 87,375 | 173,858 | 91,469 | 90,409 | 51,267 |
| **Non-budgetary** | | | | | |
| Canada Ports Corporation Interport Loan Fund | 20,000 | 30,000 | - | - | - |
| | 107,375 | 203,858 | 91,469 | 90,409 | 51,267 |
| Person-years | 132 | 122 | 123 | 106 | 135 |

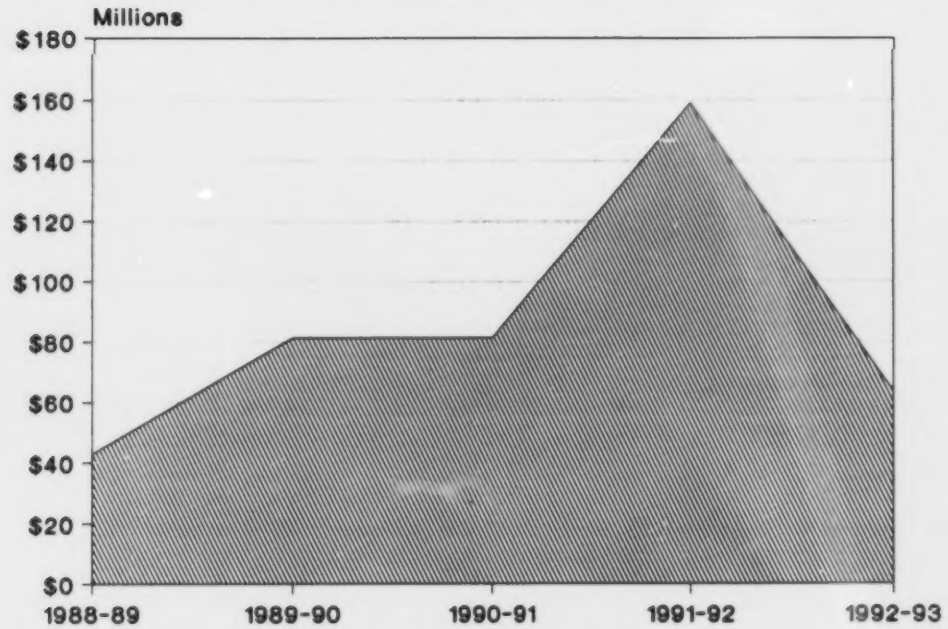
Resources allocated to the Direction component of this sub-activity are primarily for person-years and salaries to plan, manage and control the overall Activity and to provide a regional corporate focal point.

The resources for the Coordination component are directed towards the management of Crown corporation planning cycles, the coordination of Cabinet documents and ministerial correspondence. As well it coordinates departmental relations with other national governments, federal government departments, provincial and territorial governments, and with all sectors of industry. This component is also the focal point for the implementation of the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities within Transport Canada. It also assumes a policy role with respect to environmental issues.

Performance is measured in terms of the number of documents processed (approximately 1,200 Cabinet documents and briefing notes) and the timeliness of the tabling of corporate plans and related documents (100 corporate plans/annual reports tabled on a yearly basis).

Figure 2-9 demonstrates the level of payment to Crown corporations under this sub-activity. In 1991-92, the large increase is mainly due to a $59 million payment to Canada Ports Corporation for Ridley Terminals.

**Figure 2-9: Payments to Crown Corporations (1992-93 Constant Dollars)**



## B. Marine/Canadian Coast Guard

### Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities and to contribute to the protection of the quality of the marine environment in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

### Description

The Marine/Canadian Coast Guard (CCG) Activity consists of the following sub-activities:

**Marine Navigation Systems:** short-range aids to navigation (buoys and land-based aids, including lighthouses and racons) to assist mariners in determining their position with relation to land and hidden dangers; long-range aids to navigation (Loran 'C' and radio beacons) for long-range position fixing; waterways development, maintenance and protection to provide and maintain improved waterways to established parameters by channel draining (siltation prevention), channel sounding/sweeping, dredging, shore protection, maintenance and operation of the Canso Canal; approval of structures, and removal and disposal of wrecked vessels; vessel traffic services (Eastern Canada (ECAREG), Arctic Canada (NORDREG) and Western Canada (WESTREG) Traffic Systems) to organize traffic movements, provide advice and direction to mariners and to screen vessels entering Canadian waters for defects/deficiencies; and safety and public correspondence communications (Coast Guard Radio Station system via a network of staffed and remotely-controlled radio stations) which provides a distress and safety communications service, broadcasting of weather, navigational safety and ice information, as well as providing a public correspondence service and the communications services required for the command and control of the Canadian Coast Guard fleet. Marine safety information is also provided through various publications.

**Icebreaking and Arctic Operations:** route assistance through ice-infested waters (involving escorting of ships and the opening of harbours on request to expedite the movement of cargo and fishing vessels); the provision of ice management (monitoring and controlling ice in the St. Lawrence River below Montréal to prevent damage to, or loss of, property due to flooding); the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift (to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites); and the provision of support to other government departments and agencies (the most significant being the charter of the *CCGS John Cabot* to Teleglobe Marine Inc. and the provision of helicopter services to the Department of Environment).

**Marine Regulatory:** ship safety services (administration and enforcement of regulations pertaining to ship safety and vessel-source pollution; and, administration of the occupational safety and health program in the marine sector); and marine emergencies (administration of clean-up operations from shipping following pollution incidents, including resources).

**Marine Search and Rescue:** search and rescue operations (provision of primary search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence); search and rescue prevention (promotion of small craft boating safety through educational programs designed to increase public awareness of safety-related matters); and the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) (a voluntary organization which complements the search and rescue operations of the Canadian Coast Guard by providing search and rescue capability and participating in boating safety programs).

**Public Harbours and Ports:** maintenance, administration and development of public harbours and ports at 526 locations in support of commercial transport. The smaller ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self-sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

**Direction and Administration:** establishment of corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administration of research and development programs; and provision of resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

**Crown and Other Corporations:** provision of pilotage services within Canadian waters; development, operation and maintenance of nine commission harbours; and operation of the vessel *MV Arctic*, by Canarctic Shipping Company Limited.

**Resource Summaries**

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 32.3% of the Department's net total 1992-93 expenditures and 29.3% of the total person-years.

**Figure 2-10: Net Activity Resource Requirements**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | Forecast 1991-92 | | Change | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Marine Navigation Systems | 324,741 | 3,240 | 330,784 | 3,198 | (6,043) | 42 |
| Icebreaking and Arctic Operations | 120,801 | 1,019 | 125,814 | 1,001 | (5,013) | 18 |
| Marine Regulatory | 55,421 | 556 | 57,117 | 518 | (1,696) | 38 |
| Marine Search and Rescue | 82,025 | 911 | 82,210 | 902 | (185) | 9 |
| Public Harbours and Ports | 40,044 | 90 | 55,163 | 90 | (15,119) | - |
| Direction and Administration | 14,352 | 145 | 13,018 | 132 | 1,334 | 13 |
| Canarctic Shipping Co. Ltd. | 5,721 | - | 10,000 | - | (4,279) | - |
| Pilotage Services | 2,737 | - | 6,745 | - | (4,008) | - |
| | 645,842 | 5,961 | 680,851 | 5,841 | (35,009) | 120 |
| CRF Revenues | 7,555 | | 29,165 | | (21,610) | - |

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1992-93 are $35.0 million or 5.1% less than the 1991-92 forecast expenditures. The decrease is a result of the following factors:

$ Millions

**Budgetary - Departmental Operations**

**Operating:**

- decreased requirements relating to government restraint programs ($17.0 million), and the Operation and Maintenance (O&M) reallocation exercise ($10.0 million), offset by increases in salaries, wages and employee benefits ($11.7 million), additional resources to implement Marine Environmental Emergency Response (Green Plan Funding) ($8.0 million), implementation of official languages ($3.4 million), the Environmental Assessment and Review Process (EARP) ($1.1 million), and other miscellaneous changes ($1.8 million). (1.0)

| | $ Millions |
|---|---|
| **Capital:** | |
| • changes in cash flow and new project starts. | 0.4 |
| **Grants and Contributions:** | |
| • reduced requirements for the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) for 1991-92 only. | 0.1 |
| **Revenues and Recoveries:** | |
| • revenue conversion from Consolidated Revenue Fund to Vote Netting ($17.7 million) and additional revenue target ($8.5 million). | (26.2) |
| **Budgetary - Crown and Other Corporations** | |
| • reduced requirements for Canarctic Shipping Company Limited ($4.3 million) and increased financial self-sufficiency for pilotage authorities ($4.0 million). | (8.3) |
| **Person-years** | |
| • increased requirements relating to the implementation of Marine Environmental Emergency Response (25 P-Y), official languages (52 P – Y), the Environmental Assessment and Review Process (9 P-Y), and other initiatives (34 P-Y). | 120 P-Y |

**Explanation of 1991-92 Forecast:** The 1991-92 forecast is $17.0 million or 2.6% higher than the 1991-92 Main Estimates of $663.8 million. This difference is explained by the following major items:

| **Budgetary - Departmental Operations** | $ Millions |
|---|---|
| **Operating:** | |
| • increased requirements relating to previous years' retroactive salaries and severance pay ($7.6 million), increase in dry cargo tonnage under the Arctic Resupply Program ($1.1 million), additional costs incurred as a result of the collision, sinking and subsequent clean-up of the "*Tenyo Maru*" ($1.1 million), price increases on goods and services ($4.2 million), additional requirements for information management and fixed asset policy transfer ($1.7 million), reinstatement of imposed lapse factor applied to the Marine Activity ($30 million); offset by decreases relating to savings due to delays in ship refit, dredging and wharf repairs ($1.9 million); the impact of the PSAC strike, staffing delays and the government restraint program, ($14.9 million), and measures imposed by management to limit overspending to recoverable items ($2.3 million). | 26.6 |
| **Capital:** | |
| • decreased requirements relating to the government restraint program ($18.2 million), the fixed asset policy transfer ($0.6 million) and minor changes in cash flow requirements ($0.5 million). | (19.3) |

**Grants and Contributions:** $ Millions

- reduced requirements for the Canadian Marine Rescue Auxiliary. (0.2)

**Revenues and Recoveries:**

- increased revenue generation. (0.2)

**Budgetary - Crown and Other Corporations**

- increased requirements relating to an increase in the deficit for Canarctic Shipping Company Limited resulting from higher repair costs and lower earnings due to difficult ice conditions ($3.3 million), an expected loss due to failure to obtain full proposed tariff increase for the Atlantic Pilotage Authority ($0.5 million), a slump in the St. Lawrence Seaway traffic that is subject to compulsory pilotage resulting in lower revenue for the Great Lakes Pilotage Authority ($1.7 million) and, a loss incurred by the Laurentian Pilotage Authority that is attributed to a sharp rise in pilot compensation rates and the absence of any tariff increase ($4.6 million). 10.1

**Person-years**

- reduced requirements relating to the impact of the PSAC strike, staffing delays and the government restraint program, partially offset by additional requirements for the *CCGS John Cabot*. (116 P-Y)

**Figure 2-11: Estimated 1992-93 Activity Expenditures and Receipts**

| (thousands of dollars) | Expenditures | | | | | Less: Revenues and Recoveries | Net Resource Requirements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Operating | Capital | Grants and Contributions | Payments to Crown | Total | | |
| Marine Navigation Systems | 263,044 | 74,556 | - | - | 337,600 | 12,859 | 324,741 |
| Icebreaking and Arctic Operations | 114,317 | 20,091 | - | - | 134,408 | 13,607 | 120,801 |
| Marine Regulatory | 47,335 | 10,755 | 14 | - | 58,104 | 2,683 | 55,421 |
| Marine Search and Rescue | 71,953 | 8,353 | 1,750 | - | 82,056 | 31 | 82,025 |
| Public Harbours and Ports | 32,341 | 19,908 | 5 | - | 52,254 | 12,210 | 40,044 |
| Direction and Administration | 11,127 | 3,225 | - | - | 14,352 | - | 14,352 |
| Canarctic Shipping Co. Ltd. | - | - | - | 5,721 | 5,721 | - | 5,721 |
| Pilotage Services | - | - | - | 2,737 | 2,737 | - | 2,737 |
| | 540,117 | 136,888 | 1,769 | 8,458 | 687,232 | 41,390 | 645,842 |

## Activity Capital Resources

Figure 2-12 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures, broken out by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital programs may be found in the sub-activity analyses starting on p. 2-17 as well as in the general capital program discussion in Section III, starting on p. 3-4.

### Figure 2-12: Capital Program by CIP Component

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Fleet Capital Investment Plan | 44,016 | 43,224 | 51,809 | 99,864 | 63,885 |
| Harbours and Ports Asset Management Plan | 19,908 | 25,348 | 38,631 | 34,958 | 39,072 |
| Other Coast Guard Long Term Capital Investment Plan | 72,964 | 67,935 | 57,501 | 76,861 | 73,709 |
| | 136,888 | 136,507 | 147,941 | 211,683 | 176,666 |

## Past Financial Performance

### Figure 2-13: 1990-91 Financial Performance

| (thousands of dollars) | 1990-91 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Actual | | Main Estimates | | Change | |
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Marine Navigation Systems | 320,373 | 3,191 | 343,766 | 3,151 | (23,393) | 40 |
| Icebreaking and Arctic Operations | 129,971 | 974 | 134,544 | 1,048 | (4,573) | (74) |
| Marine Regulatory | 57,445 | 526 | 35,385 | 476 | 22,060 | 50 |
| Marine Search and Rescue | 91,202 | 918 | 86,627 | 960 | 4,575 | (42) |
| Public Harbours and Ports | 72,255 | 91 | 88,455 | 90 | (16,200) | 1 |
| Direction and Administration | 15,100 | 163 | 27,534 | 141 | (12,434) | 22 |
| Canarctic Shipping Co. Ltd. | 7,763 | - | 5,459 | - | 2,304 | - |
| Pilotage Services | 3,775 | - | 575 | - | 3,200 | - |
| | 697,884 | 5,863 | 722,345 | 5,866 | (24,461) | (3) |
| CRF Revenues | 28,726 | | 24,890 | | 3,836 | |

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were approximately $24.4 million or 3.4% less than the 1990-91 Main Estimates. This was due to:

| **Budgetary - Departmental Operations** | $ Millions |
|---|---|
| **Operating:** | |
| • increased requirements relating to salaries and other pay provisions ($24.5 million), additional overtime costs and other personnel costs ($1.9 million), fuel price escalation due to the Gulf crisis ($1.5 million), the fixed asset policy transfer ($17.3 million), clean-up and prevention costs associated with the grounding of the *Rio Orinoco* ($7.0 million), offset by decreased requirements relating to the government restraint program ($7.8 million), Arctic Resupply cargo ($1.5 million) and other miscellaneous savings ($3.0 million). | 39.9 |
| **Capital:** | |
| • decreased requirements due to the fixed asset policy transfer ($17.3 million), reallocation to other activities ($38.7 million), budget reductions ($14.1 million) and reduced requirements due to changes in cash flow and project slippage ($1.8 million). | (71.9) |
| **Revenues and Recoveries:** | |
| • decrease in revenues due to reduced cargo for the Arctic resupply, and decreased helicopter requirements by the Department of Fisheries and Oceans. | 2.1 |
| **Budgetary - Crown and Other Corporations** | |
| • additional requirements due to increased shortfall by Canarctic Shipping Company Limited ($1.7 million) and additional requirements for Atlantic, Laurentian and Great Lakes Pilotage Authorities due to the absence of a tariff increase, a sharp rise in pilot compensation, and a downturn in traffic ($3.8 million). | 5.5 |
| **Person-years** | |
| • Miscellaneous decrease in person-year requirements. | (3 P-Y) |

**Performance Information and Resource Justification**

**Activity Results/Resources Linkages**

The following program outcomes account for most human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of the Marine/Canadian Coast Guard Activity resources include:

- unobstructed passage and expeditious movement of vessels including, where necessary, under ice-conditions, within acceptable levels of risk;

- reduced risks and loss of life;
- protection of the environment and property; and,
- cost-effective support to marine trade to, from and within Canada.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- adverse/favourable weather/ice conditions;
- international exchange and interest rates, including changes in the cost of living;
- vessel traffic, including commercial, fishing and pleasure craft; and,
- marine search and rescue incidents.

**Marine Navigation Systems**

Figure 2-14 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-14: Net expenditures**

| (thousands of dollars) | **Estimates 1992-93** | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | **263,044** | 271,816 | 259,377 | 242,824 | 225,490 |
| Less: Revenues | **12,859** | 514 | 540 | 345 | 700 |
| | **250,185** | 271,302 | 258,837 | 242,479 | 224,790 |
| Capital | **74,556** | 59,392 | 61,442 | 81,861 | 96,386 |
| Grants and Contributions | **-** | 90 | 94 | 669 | 1,403 |
| | **324,741** | 330,784 | 320,373 | 325,009 | 322,579 |
| CRF Revenues | **613** | 3,217 | 2,569 | 4,309 | 4,391 |
| Person-years | **3,240** | 3,198 | 3,191 | 3,254 | 3,303 |

The Marine Navigation Systems sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

Resources under the program are used to maintain approximately 20,900 fixed and floating aids, which has remained fairly constant over the last few years; and 70 radio beacons, which under the Radio Beacon Service Plan have been reduced from 135 in 1985 as part of the government's cost reduction program. In addition, although the number of radio stations has increased from 152 to 170, costs have been minimized by remote-controlling some of the stations, thereby reducing the number of person-years required.

**Figure 2-15: Total Marine Traffic Flows**

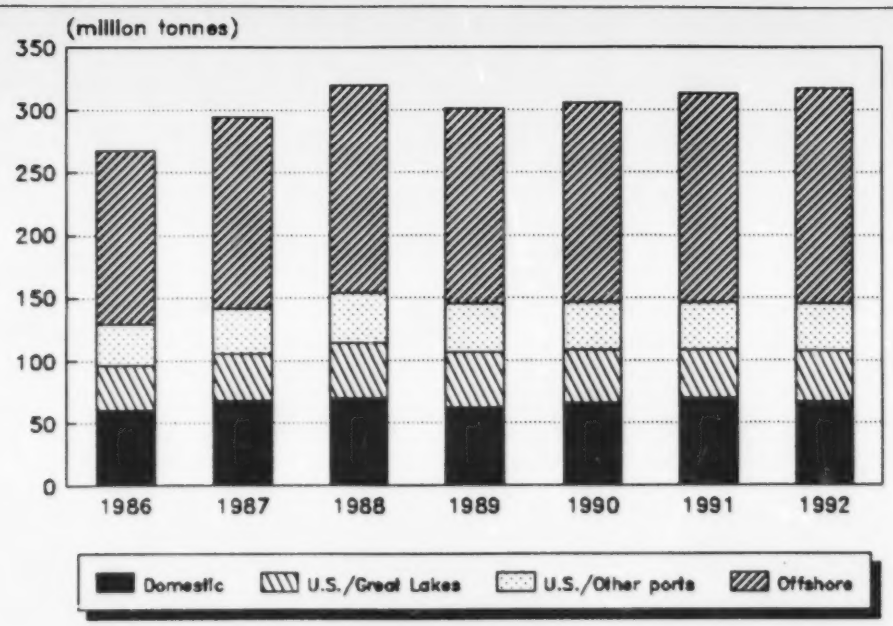
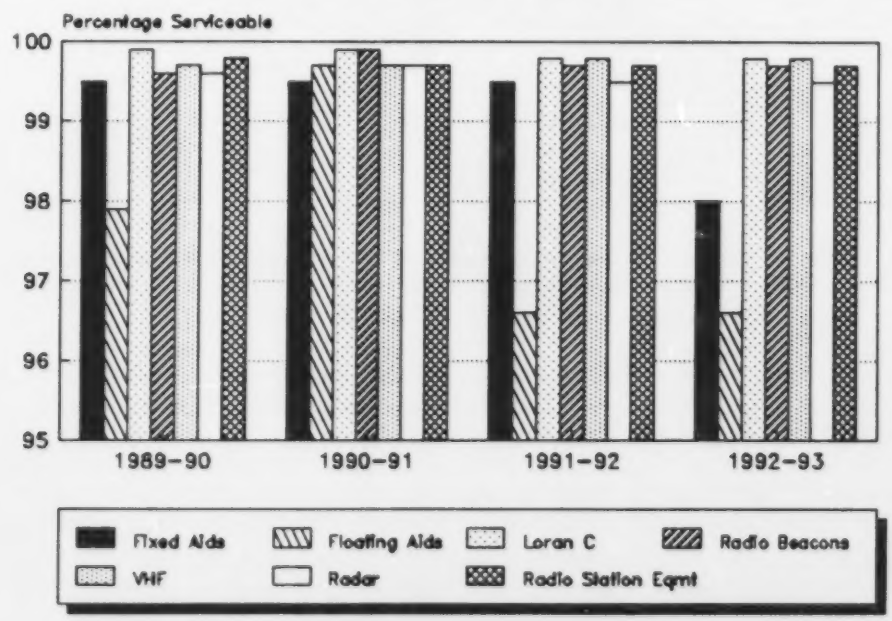



Figure 2-15 displays the amount of cargo being transported through the Canadian marine navigation system. In addition, Figure 2-16 displays the percentage of time the equipment is functioning. All equipment has been available more than 99% of the time, with the exception of floating aids, which during 1989-90 were directly affected by the ships' crew strike, and floating and fixed aids which have been affected by cuts in fleet and resources resulting in a reduced level of outage response.

**Figure 2-16: Percentage of Time Equipment is Available**



## Icebreaking and Arctic Operations

Figure 2-17 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-17: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 114,317 | 108,805 | 114,204 | 105,225 | 98,426 |
| Less: Revenues | 13,607 | 14,655 | 12,391 | 12,236 | 10,654 |
| | 100,710 | 94,150 | 101,813 | 92,989 | 87,772 |
| Capital | 20,091 | 31,664 | 28,158 | 54,518 | 27,296 |
| | 120,801 | 125,814 | 129,971 | 147,507 | 115,068 |
| CRF Revenues | 6,925 | 9,186 | 8,547 | 7,607 | 8,440 |
| Person-years | 1,019 | 1,001 | 974 | 946 | 1,122 |

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity is responsible for the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives, including Sovereignty in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

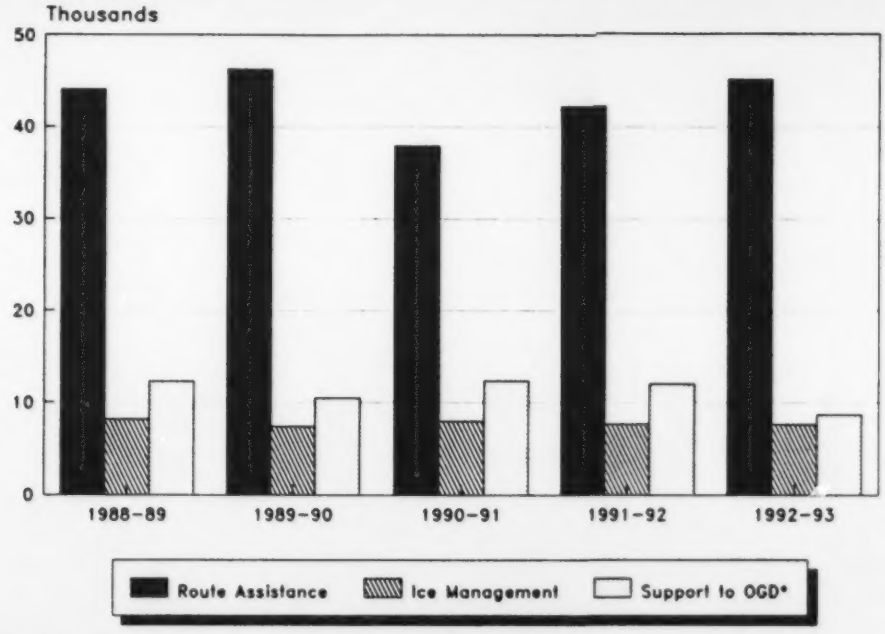
A total of six heavy icebreaking vessels are employed and complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability (See p. 3-43 which describes the Coast Guard Fleet). The reduction in the number of icebreaking vessels reflects the decommissioning of the *CCGS John A. MacDonald* during 1991-92. In addition, one of the six remaining icebreakers, the *CCGS Louis S. St. Laurent* is currently undergoing a major refit (see p. 3-24). Consequently, the Coast Guard has entered into a lease agreement for the *MV Terry Fox*, a private-sector icebreaker from Gulf Canada Resources for the next two years. The Eastern Arctic Sealift which is co-ordinated and cost-recovered by the Coast Guard, resupplies approximately 30 communities in the Eastern Arctic with an average of 52,000 tons of cargo annually.

**Figure 2-18: Workload Statistics**

| | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Channel Breakouts (in miles) | 24,487 | 24,487 | 22,640 | 26,915 | 42,686 |
| Ferry Harbour Breakouts | 95 | 95 | 82 | 127 | 32 |
| Commercial Harbour Breakouts | 238 | 238 | 232 | 256 | 155 |
| Vessels Escorted | 1,531 | 1,332 | 1,205 | 1,513 | 1,374 |
| Miles of Flood Control and Ice Management Services | 21,722 | 21,722 | 17,436 | 20,574 | 23,329 |

Figure 2-18 displays some of the workload involved under this sub-activity. Figure 2-19 displays the amount of ship time involved in providing services under this sub-activity.

**Figure 2-19: Ship Time (hours)**




* Other Government Departments

**Marine Regulatory**

Figure 2-20 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-20: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 47,335 | 45,943 | 48,715 | 38,906 | 33,003 |
| Less: Revenues | 2,683 | 21 | 8 | 29 | 21 |
| | 44,652 | 45,922 | 48,707 | 38,877 | 32,982 |
| Capital | 10,755 | 11,181 | 8,474 | 5,169 | 2,204 |
| Grants and Contributions | 14 | 14 | 264 | 41 | 64 |
| | 55,421 | 57,117 | 57,445 | 44,087 | 35,250 |
| CRF Revenues | - | 3,999 | 4,908 | 3,272 | 3,432 |
| Person-years | 556 | 518 | 526 | 478 | 460 |

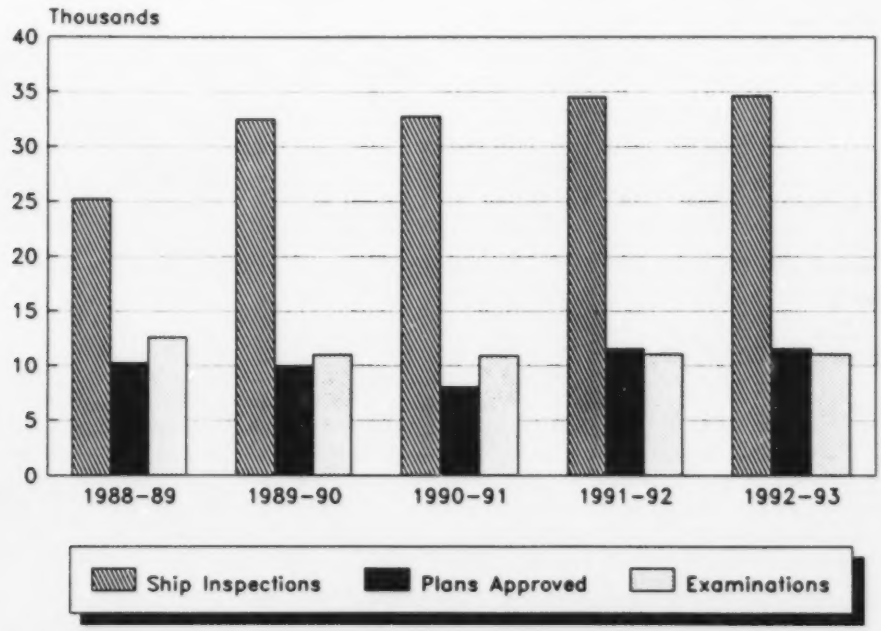
The Marine Regulatory sub-activity is responsible for two distinct functions:

- for developing, promulgating and implementing marine regulations and standards to contribute to marine safety and environmental protection, and to ensure the provision of workplace safety in the marine industry; and,

- for responding to clean-up requirements following pollution incidents from shipping, on a cost recovery basis wherever possible. This responsibility has recently been expanded in response to the Public Review Panel on Tanker Safety to include policy and prevention and to improve preparedness.

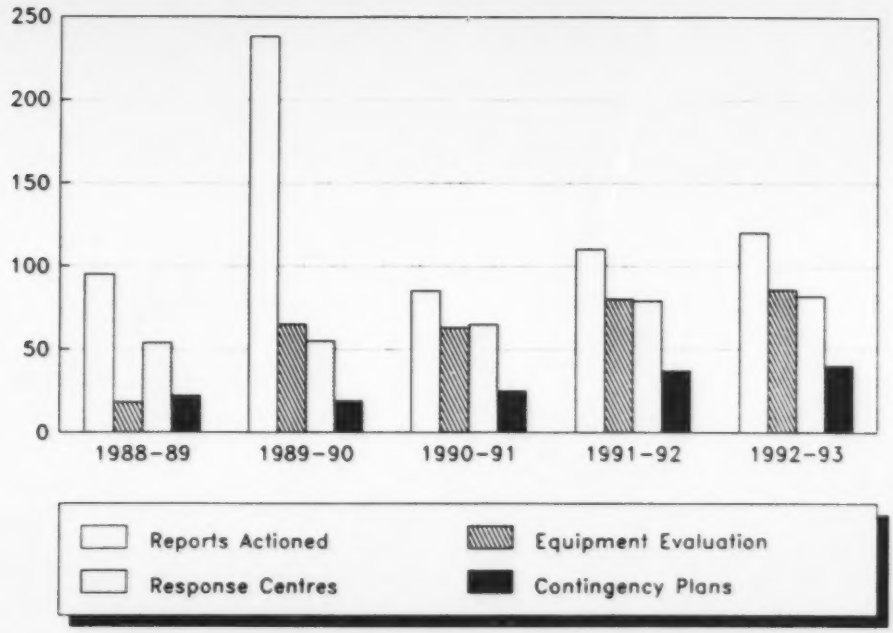
The increase in ship inspections (see Figure 2-21) results from the required increase in inspections under Port State control and additional inspections of dangerous goods containers. Personnel resources have been reassigned to this sub-activity to handle this increased workload.

**Figure 2-21: Ship Safety Workload**




Additional resources have also been reallocated to respond to the government's concern for the environment. Figure 2-22 displays the increased workload associated with emergency response, as well as an associated increase in the number of pollution response centres designed to locate the necessary pollution clean-up equipment in appropriate locations to improve response time which has been averaging one to six hours on a regional basis. In addition, student hours of training have increased dramatically from 5,000 hours in 1986-87 to over 31,000 in 1991-92. This additional demand for training, from both internal and external sources, reflects the increase in environmental awareness.

**Figure 2-22: Pollution Response**




**Marine Search and Rescue**

Figure 2-23 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

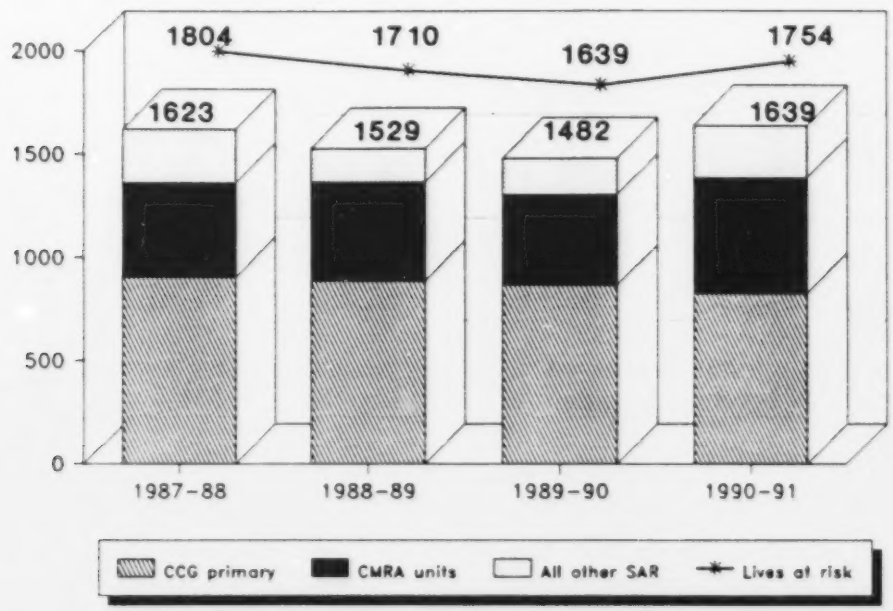
**Figure 2-23: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 71,953 | 74,027 | 80,088 | 67,139 | 62,498 |
| Less: Revenues | 31 | 31 | 13 | 60 | 31 |
| | 71,922 | 73,996 | 80,075 | 67,079 | 62,467 |
| Capital | 8,353 | 6,699 | 9,656 | 33,607 | 9,765 |
| Grants and Contributions | 1,750 | 1,515 | 1,471 | 1,258 | 1,118 |
| | 82,025 | 82,210 | 91,202 | 101,944 | 73,350 |
| CRF Revenues | - | 200 | 192 | 504 | 678 |
| Person-years | 911 | 902 | 918 | 935 | 926 |

The Marine Search and Rescue (SAR) sub-activity is responsible for providing marine search and rescue capability by the Coast Guard within the Canadian area of responsibility as defined under International Maritime Organization (IMO) agreements and in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence system; and promoting safety to the marine public, in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

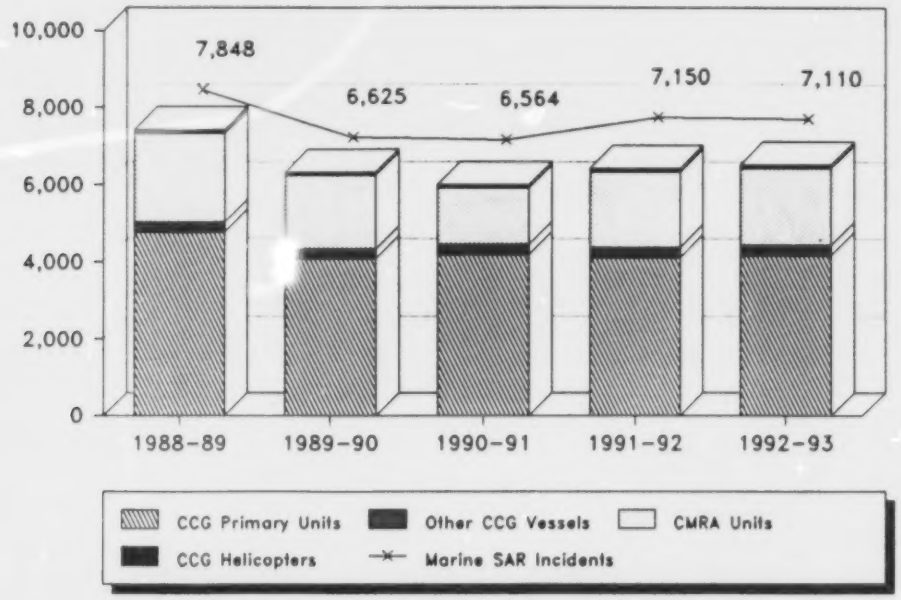
Currently, 71 primary search and rescue vessels are operated by the Coast Guard. Of these, 28 are inshore rescue boats (see p. 3-43 which describes the Canadian Coast Guard Fleet), which only operate during the summer months to deal with increased pleasure boating activity. The reduction in the number of primary search and rescue vessels reflects the decommissioning of the *CCGS Jackman and George E. Darby*. In addition, based on incident analysis, three lifeboat stations have been decommissioned in order to provide resources for reallocation to higher priority initiatives. These savings have been partially offset by the requirement to implement the Official Languages Act and Regulations to provide fullly bilingual crew on all primary SAR vessels, excluding the West Coast. As indicated in Figure 2-24, primary SAR resources are utilized to save approximately 800 lives each year. In addition, the Canadian Marine Rescue Auxiliary is involved in saving more than 500 lives each year.

**Figure 2-24: Lives Saved Compared with Lives at Risk**




In addition to saving lives, the Canadian Coast Guard SAR primary units have been involved in responding to more than 4,000 incidents in which boaters required assistance to ensure the safety of passengers and/or cargo. As well, the Canadian Marine Rescue Auxiliaries answered almost 1,500 requests for assistance. The total number of marine SAR incidents has declined by approximately 19% since 1987 despite an increase in pleasure boating activity. The difference between incidents and taskings results from the fact that other government departments and/or vessels of opportunity were tasked due to their closer proximity.

**Figure 2-25: Number of CCG SAR Taskings Compared With Total Marine SAR Incidents**




## Public Harbours and Ports

Figure 2-26 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-26: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 32,341 | 29,800 | 33,615 | 33,572 | 33,904 |
| Less: Revenues | 12,210 | - | - | - | - |
| | 20,131 | 29,800 | 33,615 | 33,572 | 33,904 |
| Capital | 19,908 | 25,348 | 38,630 | 34,755 | 38,788 |
| Grants and Contributions | 5 | 15 | 10 | 67 | 22 |
| | 40,044 | 55,163 | 72,255 | 68,394 | 72,714 |
| CRF Revenues | 17 | 12,236 | 12,166 | 10,946 | 11,449 |
| Person-years | 90 | 90 | 91 | 90 | 87 |

The Public Harbours and Ports sub-activity is responsible for providing an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

There are 526 public harbours and ports located throughout Canada which are maintained, administered and developed by this sub-activity (see Figure 2-27 for the regional distribution). These facilities provide access to isolated communities as well as supporting local industries. These ports are not financially self-sufficient, however it is anticipated that approximately 43% of the operating costs will be recovered from the collection of wharfage, harbour and letting charges. See Figure 3-22 on p. 3-36 for details on revenues.

**Figure 2-27: Public Harbours and Ports**

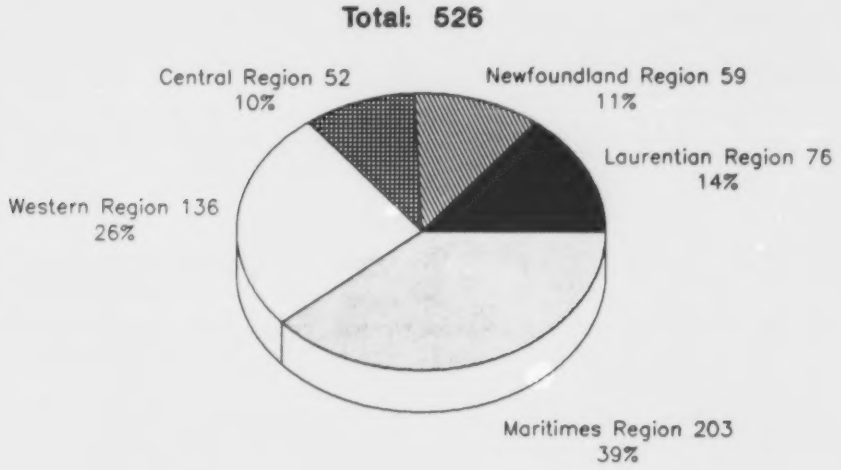
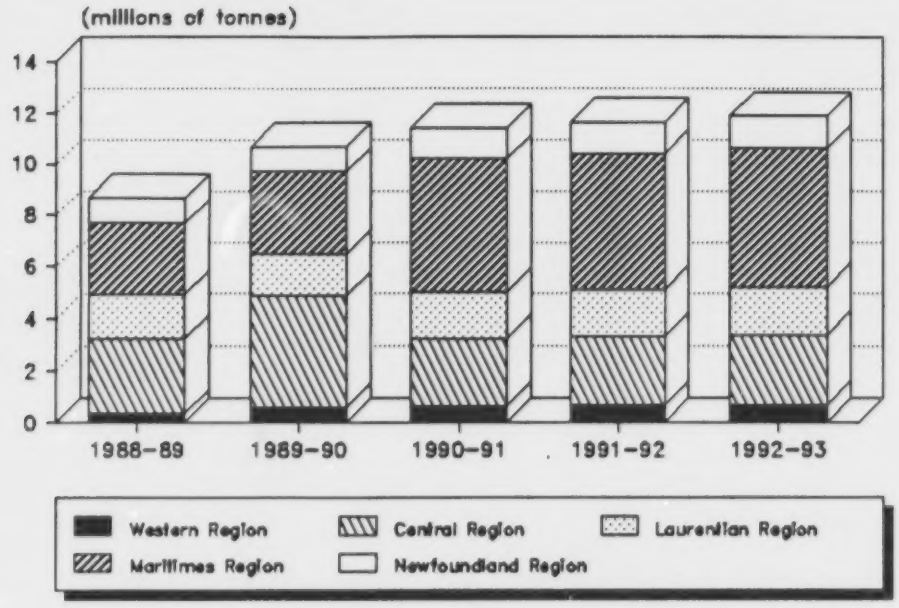



Figure 2-28 displays the amount of cargo utilizing these public harbours and ports regionally. In addition, nine harbour commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Figure 3-26, p. 3-39 lists the currently outstanding loans.

**Figure 2-28: Tonnage of Cargo Handled at Public Port Facilities**




**Direction and Administration**

Figure 2-29 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

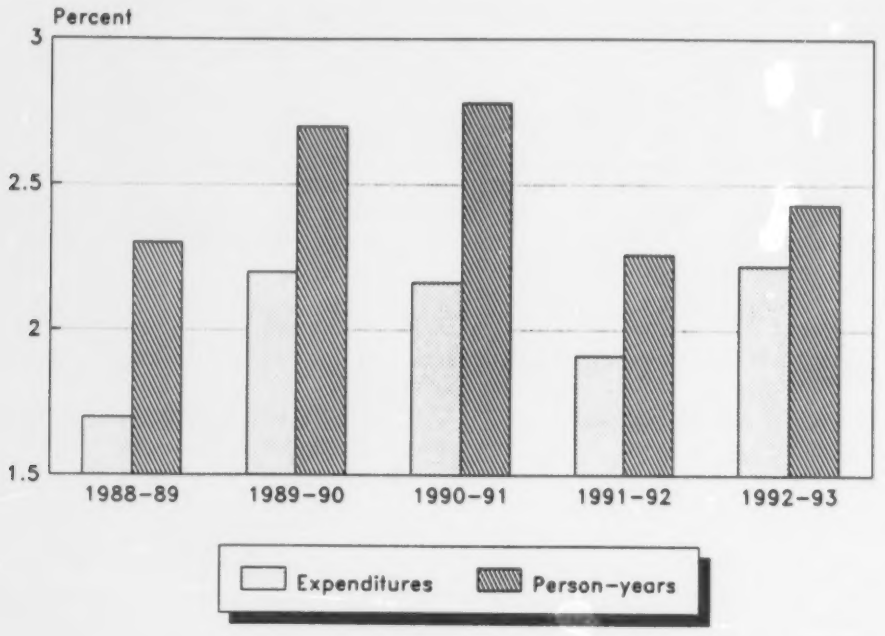
**Figure 2-29: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 11,127 | 10,795 | 13,521 | 11,871 | 9,220 |
| Less: Revenues | - | - | 2 | 8 | - |
| | 11,127 | 10,795 | 13,519 | 11,863 | 9,220 |
| Capital | 3,225 | 2,223 | 1,581 | 1,773 | 2,227 |
| Grants and Contributions | - | - | - | - | - |
| | 14,352 | 13,018 | 15,100 | 13,636 | 11,447 |
| CRF Revenues | - | 327 | 344 | 190 | 303 |
| Person-years | 145 | 132 | 163 | 159 | 138 |

The Marine Direction and Administration sub-activity is responsible for directing the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Figure 2-30 displays the percentage of resources and person-years utilized by this sub-activity in relation to the total resources and person-years allocated to the Marine/Canadian Coast Guard Activity. These resources are allocated to the offices of the Associate Deputy Minister/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at headquarters and regions.

**Figure 2:30: Direction and Administration as a Percentage of Total Marine/Canadian Coast Guard Activity Net Expenditures and Person-years**




The slight increase in resources allocated to this sub-activity results from additional workload transferred from corporate Finance and Personnel and implementation of regional resource management units. This increase has been absorbed internally through reallocations.

## Canarctic Shipping Company Limited

Figure 2-31 displays a 5-year trend for the financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-31: Net Expenditures**

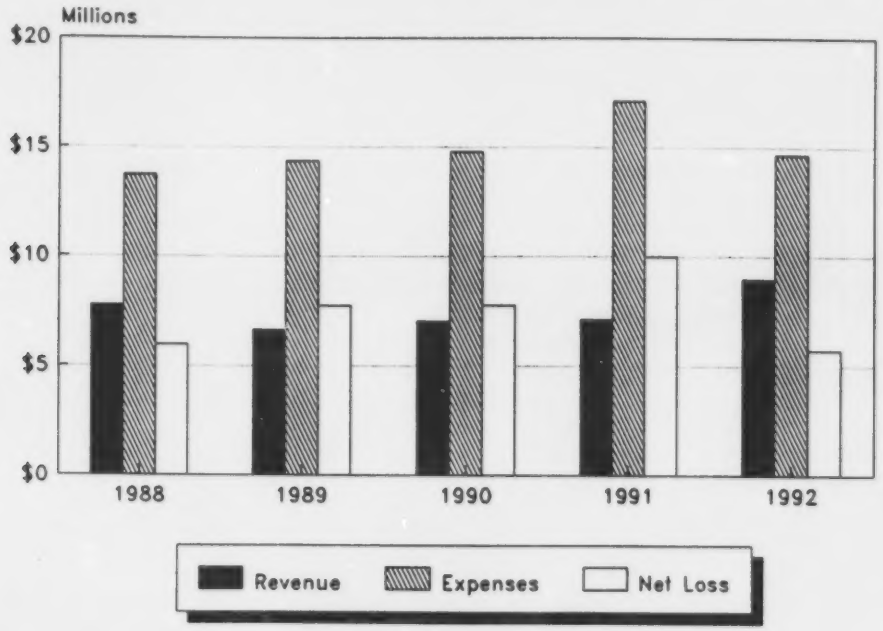
| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | - | - | - | - | - |
| Less: Revenues | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| Capital | - | - | - | - | - |
| Grants and Contributions | - | - | - | - | - |
| Payments to Crown Corporations | 5,721 | 10,000 | 7,763 | 7,740 | 5,964 |
| | 5,721 | 10,000 | 7,763 | 7,740 | 5,964 |

The Canarctic Shipping Company Limited, which is a joint-venture company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%) is responsible for providing superior arctic shipping services, tanker operations, ship management services, and resource development support services to corporations, communities and government agencies operating in the polar region.

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the operating deficit and lease financing cost associated with the operation of the *MV Arctic*.

Figure 2-32 displays the operating results of the company and the amount of subsidization. Due to the company not being able to carry out a full Arctic trading schedule in recent years, earnings have fallen below expectations.

**Figure 2-32: Financial Results**




## Pilotage Services

Figure 2-33 displays a 5-year trend for the financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

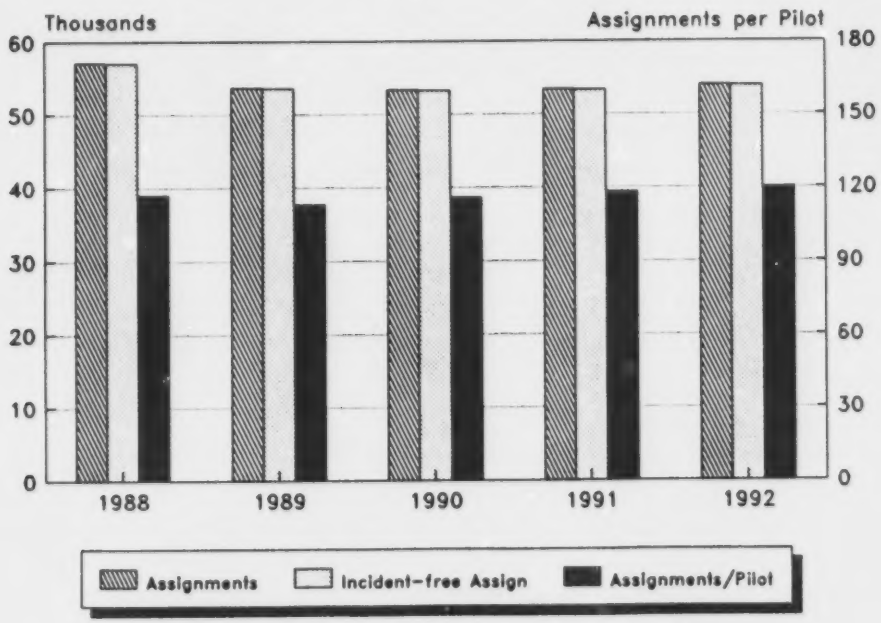
**Figure 2-33: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | - | - | - | - | - |
| Less: Revenues | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| Capital | - | - | - | - | - |
| Grants and Contributions | - | - | - | - | - |
| Payments to Pilotage Authorities | | | | | |
| Atlantic Pilotage | - | 502 | 200 | - | 492 |
| Laurentian Pilotage | 2,737 | 4,543 | 2,131 | 1,673 | 1,587 |
| Great Lakes Pilotage | - | 1,700 | 1,444 | - | - |
| Pacific Pilotage | - | - | - | - | - |
| | 2,737 | 6,745 | 3,775 | 1,673 | 2,079 |

Four pilotage authorities operate in Canada: Atlantic Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Limited which is a wholly owned subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Each pilotage authority is responsible for establishing, operating, maintaining and administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective region; and prescribing tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

The Pilotage Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority Limited also guides ships through a system of locks. Figure 2-34 displays the actual number of pilotage assignments handled by the Pilotage Authorities and the total number of incident-free assignments. However as traffic volumes have declined somewhat and delays have been experienced in implementing the necessary tariff increases, financial support has been necessary as cost-cutting measures have not been sufficient to fully offset lower revenues.

**Figure 2-34: Pilotage Assignments**



## C. Aviation

### Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

### Description

The Aviation Activity develops and operates the civilian air navigation system, regulates civil aviation activities, promotes safety, and provides aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies. Transport Canada Aviation administers the Aeronautics Act and other relevant legislation. To fulfill its responsibility, the Activity is divided into five sub-activities.

**Air Navigation System**: this sub-activity ensures the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system. It provides three main functions. The Air Traffic Services function is to prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic. The Technical Services function is to ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight service and radio navigational aids for aircraft navigation. The Aviation Services function is to plan and determine the requirements, policies, standards, procedures for the air navigation system and provide flight calibration and inspection services and aeronautical information.

**Aviation Regulation**: this sub-activity establishes, administers and enforces regulations, necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation and the prevention of accidents.

**Aviation Safety Analysis and Promotion**: this sub-activity provides safety advice to aviation managers, operators and other personnel. It evaluates all sectors of the civil aviation community for actual and potential hazards, helps assess risk, and develops safety education programs to promote safe aviation.

**Aircraft Services**: this sub-activity provides and maintains aircraft to support Transport Canada's program operations as well as those of other federal government departments and agencies. This includes providing the appropriate professional training to the civil aviation inspectors and Transport Canada's aircraft maintenance personnel.

**Direction and Administration**: this sub-activity provides the overall management and direction of the Aviation Activity including specification of policies and priorities, and provision of resource management services.

**Resource Summaries**

The Aviation Activity accounts for approximately 14.5% of the Department's total 1992-93 net expenditures and 36.2% of the total person-years.

**Figure 2-35: Net Activity Resource Requirements**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | Forecast 1991-92 | | Change | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Air Navigation System | 120,556 | 5,746 | 211,979 | 5,648 | (91,423) | 98 |
| Aviation Regulation | 69,210 | 936 | 66,917 | 905 | 2,293 | 31 |
| Aviation Safety Analysis and Promotion | 6,323 | 74 | 5,369 | 67 | 954 | 7 |
| Aircraft Services | 73,663 | 440 | 64,354 | 421 | 9,309 | 19 |
| Direction and Administration | 20,894 | 163 | 18,155 | 159 | 2,739 | 4 |
| | 290,646 | 7,359 | 366,774 | 7,200 | (76,128) | 159 |
| CRF Revenues | 1,201 | | 1,799 | | (598) | |

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1992-93 are $76.1 million or 20.8% less than the 1991-92 forecast. The decrease is a result of the following factors:

**Budgetary - Departmental Operations** $ Millions

**Operating:**

- increase due in large part to price increase for salaries and wages. 5.6

**Capital:**

- increased requirements in response to changes in departmental priorities. 2.3

**Grants and Contributions:**

- miscellaneous minor increases in contribution agreements. 0.1

**Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax (ATT):**

- increase mainly due to the new methodology adopted in 1992-93 which allocates all ATT to the Aviation Activity. (84.1)

**Person-years**

- increase due primarily to increased recruitment and training activities to address air traffic controller shortages. 159 P-Y

**Explanation of 1991-92 Forecast:** The 1991-92 forecast is $24.3 million or 6.2% lower than the 1991-92 Main Estimates of $391.1 million. The difference is explained by the following factors:

| **Budgetary - Departmental Operations** | $ Millions |
|---|---|
| **Operating:** | |
| • increased requirements for salaries and overtime relating to general workload increases ($17.1 million) and additional requirements related to Air Traffic Controller recruitment and training activities ($16.9 million). | 34.0 |
| **Capital:** | |
| • decrease primarily due to transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities. | (52.5) |
| **Grants and Contributions:** | |
| • increase due mainly to a new grant to Airshow Canada International Symposium. | 0.1 |
| **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** | |
| • increase mainly due to a larger allocation of Air Transportation Tax. | (5.9) |
| **Person-years** | |
| • increase associated with general workload increases. | 143 P-Y |

**Figure 2-36: Estimated 1992-93 Activity Expenditures and Receipts**

| (thousands of dollars) | Expenditures | | | | Revenue Recoveries and Air Transportation Tax | Net Resource Requirements |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Operating | Capital | Grants and Contributions | Total | | |
| Air Navigation System | 485,438 | 225,892 | 600 | 711,930 | 591,374 | 120,556 |
| Aviation Regulation | 68,107 | 2,746 | 137 | 70,990 | 1,780 | 69,210 |
| Aviation Safety Analysis and Promotion | 6,058 | 265 | - | 6,323 | - | 6,323 |
| Aircraft Services | 49,027 | 40,062 | - | 89,089 | 15,426 | 73,663 |
| Direction and Administration | 20,200 | 169 | 525 | 20,894 | - | 20,894 |
| | 628,830 | 269,134 | 1,262 | 899,226 | 608,580 | 290,646 |

### Activity Capital Resources

Figure 2-37 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures by the Department's applicable capital investment plan (CIP) components. Further information on the Activity's capital program may be found in the general capital program discussion in Section III, starting on p. 3-4.

**Figure 2-37: Summary of Capital Projects by CIP Component**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actuals 1990-91 | Actuals 1989-90 | Actuals 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Air Navigation System | 225,892 | 230,300 | 224,264 | 235,655 | 189,655 |
| Aircraft Services | 40,062 | 32,867 | 5,528 | 3,345 | 9,121 |
| Other Aviation | 3,180 | 3,733 | 3,107 | 3,787 | 2,901 |
| | 269,134 | 266,900 | 232,899 | 242,346 | 201,677 |

### Past Financial Performance

**Figure 2-38: 1990-91 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | 1990-91 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Actuals | | Main Estimates | | Change | |
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Air Navigation System | 210,465 | 5,498 | 302,968 | 5,430 | (92,503) | 68 |
| Aviation Regulation | 68,800 | 921 | 65,465 | 920 | 3,335 | 1 |
| Aviation Safety Analysis and Promotion | 4,532 | 49 | 4,660 | 49 | (128) | - |
| Aircraft Services | 39,359 | 435 | 53,284 | 441 | (13,925) | (6) |
| Direction and Administration | 8,409 | 68 | 11,028 | 64 | (2,619) | 4 |
| | 331,565 | 6,971 | 437,405 | 6,904 | (105,840) | 67 |

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were $105.8 million or 24.2% less than projected in 1990-91 Main Estimates. The major causes for the reduced requirement are as follows:

**Budgetary - Departmental Operations**

**Operating:** $ Millions

- increased requirements for salaries relating to workload in air traffic control and regulation ($18.7 million), and relating to severance and equity pay ($16.0 million), and a transfer from capital reflecting the impact of the fixed asset policy ($6.6 million). 41.3

**Capital:**

- decrease primarily due to transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities and a transfer to fund additional overtime and other operating requirements. (72.2)

**Grants and Contributions:** $ Millions

- increased requirements due to an approved accelerated payment schedule related to the construction of a flight service station at La Grande-Rivière Airport. 2.0

**Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:**

- increase in revenue due mainly to a larger allocation of Air Transportation Tax. (76.9)

**Person-years**

- increase relating mainly to workload in air traffic control and regulation. 67 P-Y

**Performance Information and Resource Justification**

**Activity Results/Resource Linkages**

The following program outcomes consume most of the human and financial resources used by the Aviation Activity. Criteria to assess the extent of achievement are shown under the sub-activity headings below. Outcomes which are expected from the use of the Aviation Activity resources include:

- controlled air space and aircraft movements;
- timely, accurate dissemination of operational and safety information;
- reliable navigational aids;
- properly qualified/certified aviation personnel, aircraft, other aeronautical products, commercial air carriers, maintenance and other aviation companies;
- enforcement action where non-compliance with regulations and legislation is found;
- the identification of system safety deficiencies and the development of effective safety education; and,
- a cost-effective civil flight operations capability to meet government aviation objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, outcomes expected, or both include:

- rates of advancement in technological developments, world wide, in avionics, electronics and systems;
- air traffic volume and revenues as functions of economic activity; and,
- availability of quality resources and the training system capacity (number of inspectors and number of air traffic controllers).

**Air Navigation System**

Figure 2-39 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-39: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | **485,438** | 487,196 | 461,770 | 444,111 | 407,749 |
| Less: | | | | | |
| Revenues | **43,914** | 29,700 | 30,379 | 31,337 | 22,816 |
| Recoveries | **436** | 300 | 440 | 706 | 653 |
| Total Revenue | **44,350** | 30,000 | 30,819 | 32,043 | 23,469 |
| | **441,088** | 457,196 | 430,951 | 412,068 | 384,280 |
| Capital | **225,892** | 230,300 | 224,264 | 235,214 | 189,655 |
| Grants and Contributions | **600** | 500 | 1,900 | - | - |
| Net requirement before ATT | **667,580** | 687,996 | 657,115 | 647,282 | 573,935 |
| ATT | **547,024** | 476,017 | 446,650 | 355,660 | 336,491 |
| Net requirement after ATT | **120,556** | 211,979 | 210,465 | 291,622 | 237,444 |
| CRF Revenues | **1,201** | 1,799 | 5,483 | 5,508 | 3,579 |
| Person-years | **5,746** | 5,648 | 5,498 | 5,595 | 5,600 |

In the 1991-92 Part III, actual revenues were restated to reflect a methodology adopted in 1990-91 in which the Air Navigation System sub-activity was allocated the residual of ATT after an allocation of ATT had been made to Airports to bring its net requirements to zero. In 1992-93, the full amount of ATT has been allocated to Air Navigation Systems, and for comparison purposes, ATT has been removed from revenues and shown after net requirements.

The Air Navigation System sub-activity develops and operates the civilian air navigation system. It provides reliable navigational aids and control, air space and aircraft movements.

Significant capital resources have been provided to improve the air navigation capital infrastructure resulting from technological advances. The major undertakings include: the Radar Modernization Project (RAMP) (p. 3-25), the Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) (p. 3-26 ) and the Microwave Landing System (MLS) (p. 3-27).

The implementation of the capital projects will enable improvement to the efficiency of the overall operation of the air navigation system. In addition, it will allow the Department to meet future growth-related demands for air traffic services and to provide significant benefits to users by improving flight data-processing capabilities and by providing a highly accurate positioning system for approaches and landings.

**Figure 2-40: Performance Information**

| | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Air Traffic Control Services** | | | | | |
| Air Traffic Control Sites | 71 | 71 | 72 | 75 | 75 |
| Direct Hours of Service to Users | 2,867,764 | 2,796,093 | 2,719,645 | 2,073,471 | 1,984,653 |
| **Flight Information and Advisory Services** | | | | | |
| No. of Flight Service Stations | 106 | 106 | 108 | 108 | 109 |
| Direct Hours of Service to Users | 1,233,700 | 1,233,700 | 1,248,300 | 1,254,600 | 1,264,532 |
| **Technical Services** | | | | | |
| Radar Surveillance Systems | **2,150 | *2,325 | 2,029 | 2,026 | 2,001 |
| Navigation Aids | 2,010 | 2,000 | 1,981 | 1,970 | 1,898 |
| Communication Systems | 13,100 | 13,000 | 12,913 | 12,314 | 12,183 |
| Others | 5,500 | 5,475 | 5,373 | 5,298 | 5,076 |
| Total Systems | 22,760 | 22,800 | 22,296 | 21,608 | 21,158 |
| System Availability in hours (000's) | 199,099 | 199,449 | 195,040 | 188,713 | 143,634 |

* RAMP and existing radar both being maintained.
** Old radar being phased out.

**Figure 2-41: Hours of Service Provided**

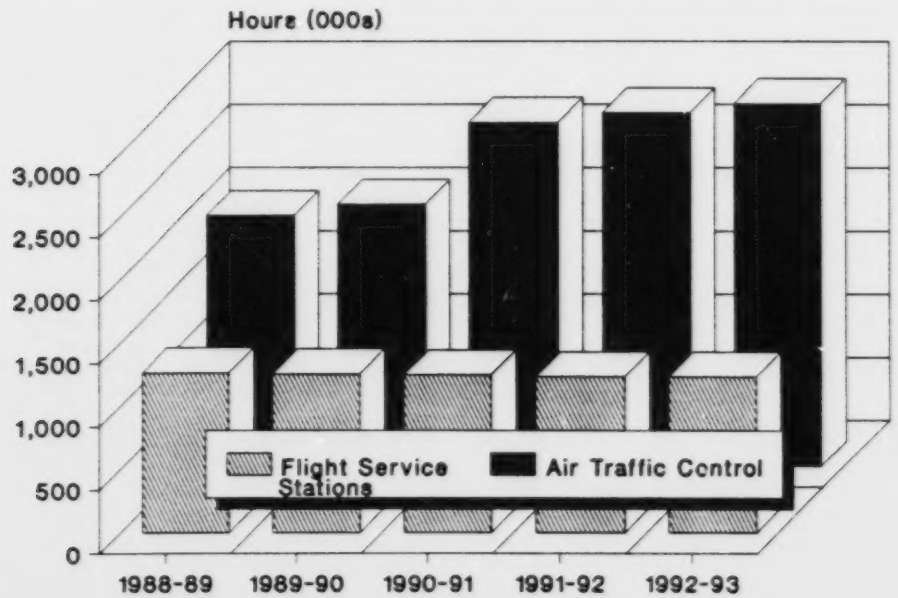
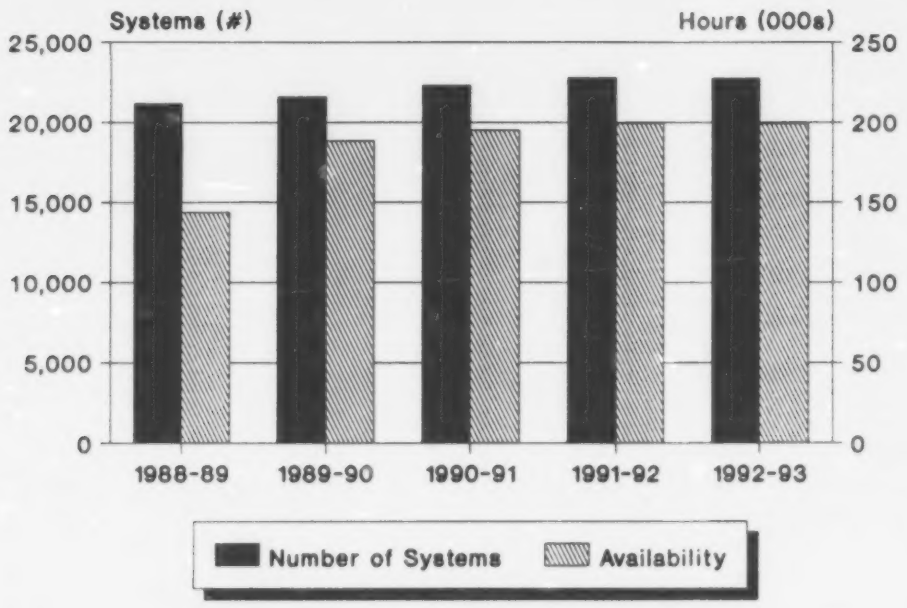


**Figure 2-42: Systems Reliability**




### Aviation Regulation

Figure 2-43 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-43: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 68,107 | 67,409 | 67,116 | 64,664 | 59,650 |
| Less: Revenues | 1,780 | 3,000 | 1,070 | 1,079 | 880 |
| | 66,327 | 64,409 | 66,046 | 63,585 | 58,770 |
| Capital | 2,746 | 2,376 | 2,635 | 3,267 | 1,834 |
| Grants and Contributions | 137 | 132 | 119 | 117 | 122 |
| | 69,210 | 66,917 | 68,800 | 66,969 | 60,726 |
| Person-years | 936 | 905 | 921 | 905 | 936 |

The Aviation Regulation sub-activity is responsible for establishing, administering and enforcing the regulations necessary for the safe conduct of Canadian civil aviation and the prevention of accidents. This sub-activity certifies and monitors through various means including audits and inspections, aviation personnel, aircraft and aeronautical products, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.

The Aviation Regulation sub-activity has implemented new training concepts to raise the level of knowledge and experience among departmental pilots and engineers. Changes to policy and regulations have been identified to preserve a high level of technical expertise. Increases in domestic type approval activity, including those of highly complex transport aircraft incorporating new technology, are continuing. A National Aviation Company Information System has been developed and will allow easy access to operational data required by civil aviation inspector personnel for the efficient conduct of audit, surveillance and certification duties. A National Aeronautical Product Approval database is also under development which will provide required data for airworthiness engineers and inspectors for audit, surveillance and approval duties.

The number of actual licensing transactions shown in Figure 2-44 for 1990-91 is significantly higher than the forecast for 1990-91 appearing in last year's expenditure plan, due to several Personnel Licensing Standards changes which resulted in licences being reissued. As well, the number of permits in force has been removed from the data over the 5-year period due to inconsistencies in the methodology to calculate them.

**Figure 2-44: Summary of Performance Statistics**

| | **Estimates 1992-93** | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| No. of Personnel Licences and Permits in Force | **68,309** | 67,633 | 66,963 | 70,932 | 70,258 |
| No. of Air Carriers (Domestic and Foreign) | **2,100** | 2,100 | 2,095 | 2,173 | 2,088 |
| No. of Registered Aircraft | **28,700** | 28,416 | 28,135 | 28,119 | 28,027 |
| No. of Regulatory Authorizations Processed | | | | | |
| - Licensing Transactions | **141,842** | 140,977 | 197,432 | 125,313 | 127,876 |
| - Aeronautical Product Approvals | **1,791** | 1,679 | 1,856 | 2,451 | 2,186 |
| - Organization Approvals | **7,464** | 7,517 | 8,749 | 8,055 | 7,167 |
| Total | **151,097** | 150,173 | 208,037 | 135,819 | 137,229 |
| No. of Inspections Conducted | | | | | |
| - Personnel | **18,733** | 18,804 | 18,012 | 19,190 | 19,350 |
| - Aircraft | **2,719** | 2,686 | 2,292 | 2,611 | 2,504 |
| - Organizations | **4,677** | 4,341 | 3,140 | 3,466 | 3,885 |
| Total | **26,129** | 25,831 | 23,444 | 25,267 | 25,739 |
| No. of Enforcement Actions | **1,597** | 1,595 | 2,010 | 2,104 | 2,093 |

The previous statistics for student pilot permits were invalid in that the estimates were based on the number of Licence Validation Certificates issued to persons who did not otherwise hold a Flight Crew Licence.

**Figure 2-45: Aviation Regulation Client Base**

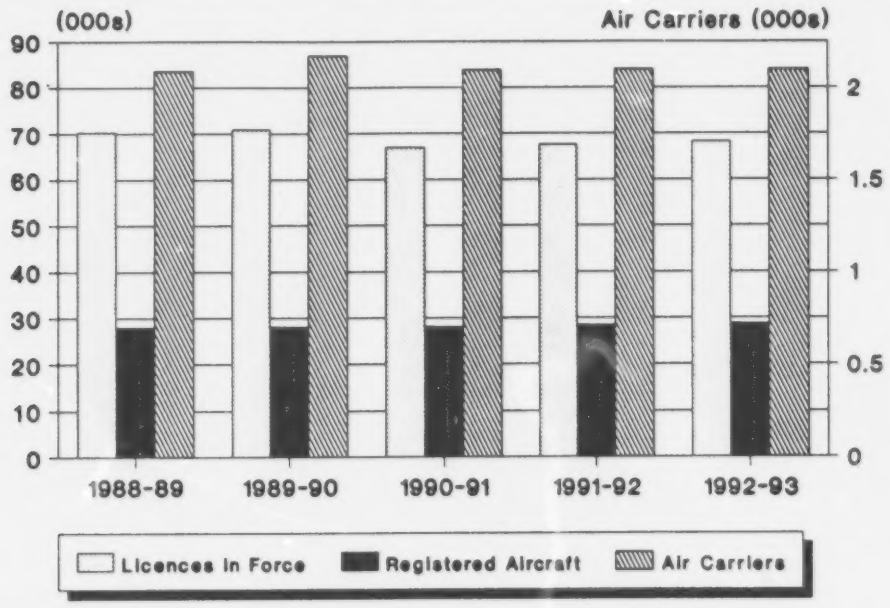
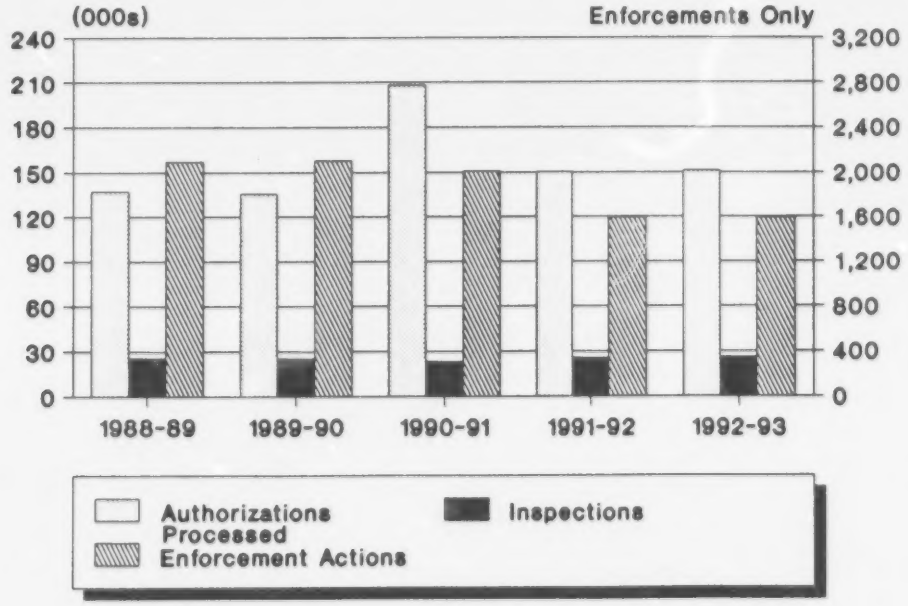



**Figure 2-46: Aviation Regulation Workload**



## Aviation Safety Analysis and Promotion

Figure 2-47 displays a 5-year trend for human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-47: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | 6,058 | 5,117 | 4,211 | 4,396 | 4,043 |
| Capital | 265 | 252 | 321 | 338 | 253 |
| | 6,323 | 5,369 | 4,532 | 4,734 | 4,296 |
| Person-years | 74 | 67 | 49 | 49 | 52 |

The Aviation Safety Analysis and Promotion sub-activity actively seeks out hazards, analyzes safety data, researches safety issues and encourages aviation personnel to use safe operating practices.

The outcomes expected are:

- the identification of hazards;
- the detection of safety trends; and,
- the development of safety education programs to reduce the risk posed by residual hazards.

Vigourous safety promotion to encourage the use of standards and procedures which exceed those required by regulation has contributed much to Canada's aviation safety record. The resources already allocated to this sub-activity permit safety officers to produce and disseminate aviation safety newsletters to all Canadian pilots and maintenance crews, and distribute posters and other material to flight schools, aviation associations and aviation activity centres, and conduct courses, seminars and briefings for the aviation community.

An annual Aviation safety seminar gathers all segments of the community to exchange ideas, and the sub-activity provides safety briefings to industry within the limits of resource availability.

**Figure 2-48: Summary of Key Workload Variables**

| | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| No. of Safety Presentations and Briefings | 592 | 551 | 516 | 487 | 263 |
| Audience Reached | 19,785 | 18,491 | 17,281 | 16,303 | 17,243 |
| % Safety Briefings Conducted vs Requested | 48% | 48% | 45% | 44% | 48% |
| No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received | 340 | 325 | 316 | 310 | 205 |
| Transportation Safety Board (formerly Canadian Aviation Safety Board) Recommendations | 15 | 15 | 15 | 10 | 28 |

**Figure 2-49: Audience Reached**

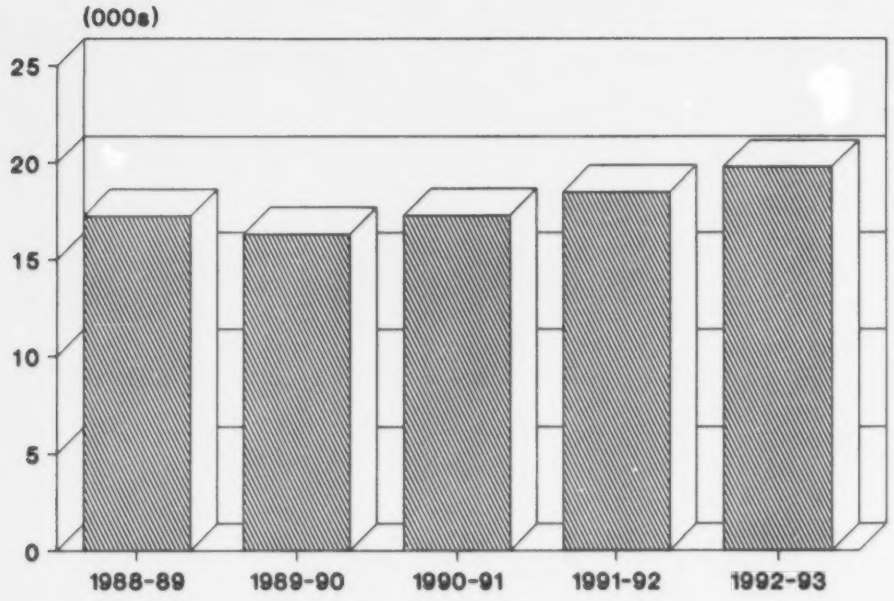
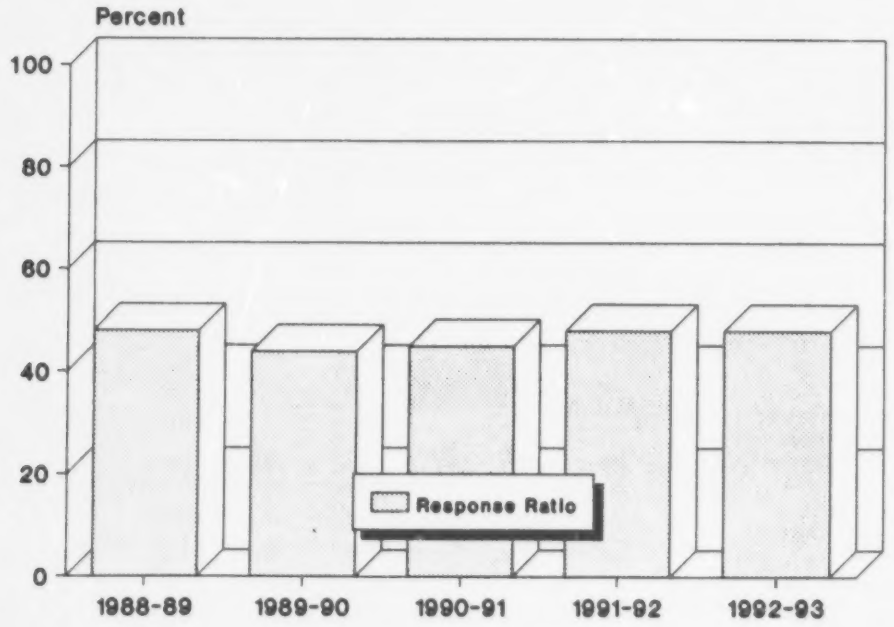



**Figure 2-50: Briefings - Conducted/Requested**



## Aircraft Services

Figure 2-51 displays a 5 year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-51: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 49,027 | 46,987 | 49,610 | 48,620 | 42,217 |
| Less: | | | | | |
| Revenues | 4 | | 36 | 7 | 2 |
| Recoveries | 15,422 | 15,500 | 15,743 | 15,356 | 14,518 |
| Total Revenues | 15,426 | 15,500 | 15,779 | 15,363 | 14,520 |
| | 33,601 | 31,487 | 33,831 | 33,257 | 27,697 |
| Capital | 40,062 | 32,867 | 5,528 | 3,345 | 9,121 |
| | 73,663 | 64,354 | 39,359 | 36,602 | 36,818 |
| CRF Revenues | - | - | 3,724 | - | - |
| Person-years | 440 | 421 | 435 | 433 | 442 |

The Aircraft Services sub-activity is responsible for the provision and maintenance of aircraft in support of Transport Canada's Program as well as other federal government departments and agencies.

Allocation of resources provides for the maintenance of the currency of civil aviation inspection personnel and the Transportation Safety Board (TSB) inspectors. In addition, the sub-activity supports the marine operation by providing for operation of the helicopter fleet and search and rescue activities. Aircraft Services operates over 100 aircraft from 17 maintenance facilities across Canada. Priority for the upcoming year will be placed on improving the environmental condition of the facilities and sites. As well, the aircraft are used for calibrating the radar and navigational aids of the air navigation system. Both the 1990-91 and 1991-92 flying hours levels were proportionately decreased to stay within resource allocations. However, the 43,000 hours for 1992-93 are based on returning to past year averages and includes those requirements identified in Aviation's Operational Fleet Plan.

The Department is initiating the orderly replacement of the ageing departmental aircraft. The replacement strategy is consistent with the Operational Fleet Plan formulated after detailed review of the operations and aircraft fleet requirements.

Figure 2-52 provides a breakdown of the key performance statistics of this sub-activity.

**Figure 2-52: Summary of Key Workload Variables**

| | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Aircraft Fleet Size | 103 | 103 | 105 | 108 | 108 |
| Aircraft Serviceability Rate | 83.0% | 82.4% | 81.5% | 80.2% | 74.7% |
| Flying Hours Provided | | | | | |
| Marine | 16,000 | 13,633 | 16,780 | 17,608 | 15,993 |
| Regulatory | 13,000 | 10,563 | 9,585 | 10,331 | 10,752 |
| Air Navigation | 11,000 | 9,574 | 9,045 | 10,497 | 11,420 |
| Other (including TSB) | 3,000 | 3,082 | 2,599 | 3,336 | 2,859 |
| Flying Hours Provided - Total | 43,000 | 36,852 | 38,009 | 41,722 | 41,024 |

**Figure 2-53: Flying Hours Provided**

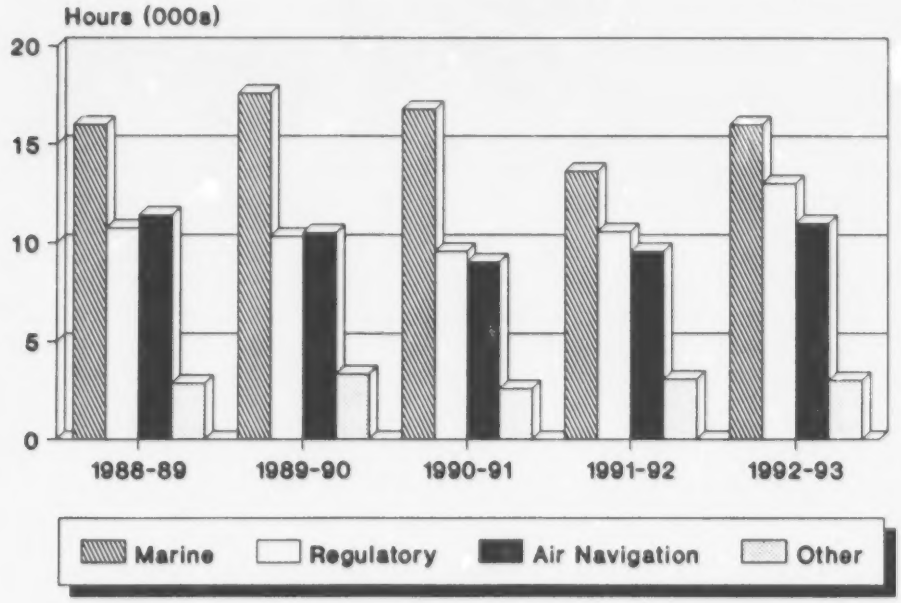
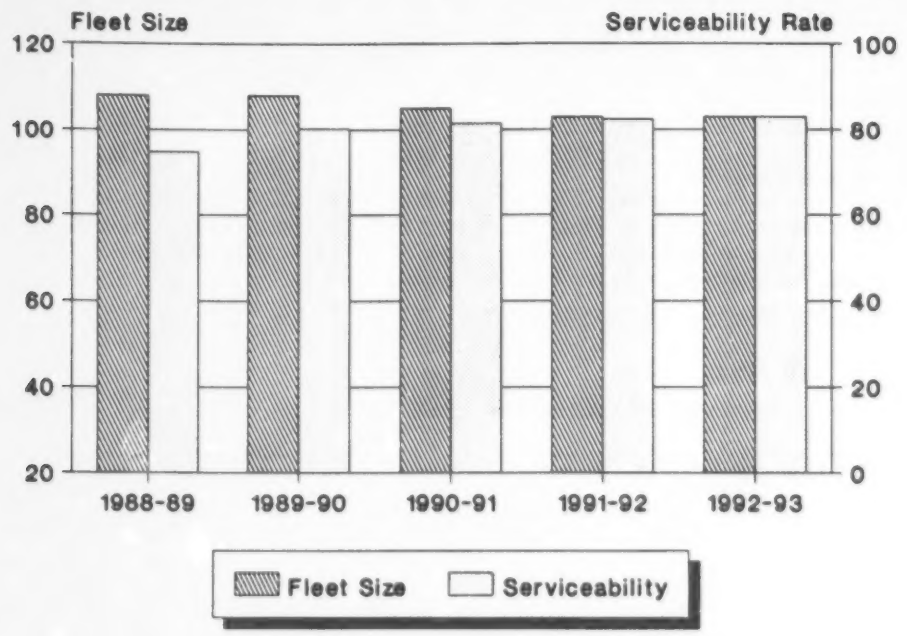


**Figure 2-54: Fleet Operations**




## Direction and Administration

Figure 2-55 displays a 5-year trend for the human and financial resources that will be or have been consumed by this sub-activity.

**Figure 2-55: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 ** | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 * | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | 20,200 | 16,535 | 7,886 | 7,853 | 8,338 |
| Capital | 169 | 1,105 | 151 | 182 | 814 |
| Grants and Contributions | 525 | 515 | 372 | 624 | 242 |
| | 20,894 | 18,155 | 8,409 | 8,659 | 9,394 |
| Person-years | 163 | 159 | 68 | 66 | 56 |

* Responsibility for the International Civil Aviation Organization (ICAO) office was transferred to Direction and Administration in 1989-90.

** Resources shown in 1991-92 and 1992-93 reflect the Aviation reorganization to have a centralized management focus in each region in order to improve services to clients.

The expenditure in grants and contributions is primarily related to the Icelandic and the Danish Joint Financing Agreement. Fluctuations in the levels of the total payments each year result from Canada's commitment to the agreement, under which the charging mechanism is based on the air traffic in the North Atlantic.

The relationships of Direction and Administration operating expenditures and person-years to total Aviation operations is displayed in Figures 2-56 and 2-57, respectively.

**Figure 2-56: Gross Operating Expenditures Relationship**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total Aviation Activity | 628,830 | 623,244 | 590,593 | 569,644 | 521,997 |
| Percentage Change from Previous Year | 0.1 | 5.5 | 3.7 | 9.1 | |
| Direction and Administration | 20,200 | 16,535 | 7,886 | 7,853 | 8,338 |
| Percentage Change from Previous Year | 22.2 | 109.7 | 0.4 | (5.8) | |
| Percentage of Total | 3.2 | 2.6 | 1.3 | 1.4 | 1.6 |

**Figure 2-57: Person-year Relationship**

| | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total Aviation Activity | 7,359 | 7,200 | 6,971 | 7,048 | 7,086 |
| Percentage Change from Previous Year | 2.2 | 3.3 | (1.1) | (0.5) | |
| Direction and Administration** | 163 | 159 | 68 | 66 | 56 |
| Percentage Change from Previous Year | 2.5 | 133.8 | 3.0 | 17.9 | |
| Percentage of Total | 2.2 | 2.2 | 1.0 | 0.9 | 0.8 |

** Resources shown in 1991-92 and 1992-93 reflect the Aviaiton reorganization to have a centralized management focus in each region in order to improve services to clients.

## D. Airports

### Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports network in Canada.

### Description

The Airports Activity is responsible for the development, maintenance and operation of civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as response services, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include eight major airports and 97 national, regional and local airports.

### Resource Summaries

The Airports Activity accounts for approximately 2.2% of the Department's total 1992-93 net expenditures, and 18.9% of the total person-years.

**Figure 2-58: Net Activity Resource Requirements**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | Forecast 1991-92 | | Change | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| Airports | 43,460 | 3,850 | - | 3,828 | 43,460 | 22 |
| CRF Revenues | 400 | | 400 | | - | |

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1992-93 are $43.5 million more than the 1991-92 forecast. The change is explained by the following factors:

### Budgetary - Departmental Operations

**Operating:** $ Millions

- a decrease in personnel costs ($0.7 million) includes a reduction in severance costs, a 3% budget reduction offset by salary adjustments and additional salaries for the Environmental Assessment and Review Process (EARP). Additional decreases ($4.4 million) in non-salary costs stem from having to absorb costs due largely to inflation for materials, supplies and for increases in contracts and utilities for 1992-93 (in 1991-92, the shortfall was managed by transferring $4.4 million from minor capital to operating costs which gives the illusion of a decrease in 1992-93), offset by an increase in support of EARP ($0.4 million). (4.7)

**Capital:** $ Millions

- this increase is due to the transfer of resources between activities in response to changes in departmental priorities, offset partially by the above-mentioned transfer from minor capital to operating. 6.6

**Grants and Contributions:**

- increased requirements relating to Nouveau Québec Inuit airports ($2.4 million) offset by a decrease to municipal, local and local/commercial airports ($0.9 million) and to Labrador airports ($0.4 million). 1.1

**Revenues and Recoveries:**

- revenue forecasts for 1992-93 reflect the expectation that the economy will improve somewhat ($36.6 million), however, this is offset by a $77.1 million reduction due to a change in ATT allocation methodology, which allocates all the ATT to Aviation in 1992-93. 40.5

**Person-years**

- the 1991-92 forecasts include the impact on person-years from the PSAC strike (15 P-Y) and in 1992-93 additional person-years in support of Environmental Assessment and Review Process (EARP) (7 P-Y). 22 P-Y

**Explanation of 1991-92 Forecast:** The method of allocating ATT is such that the financial requirements for 1991-92 and the 1991-92 Main Estimates net out to zero. Fluctuations between expenditure categories include the following:

**Budgetary - Departmental Operations** $ Millions

**Operating:**

- increased requirements as a result of taking over the taxi-limousine service at Lester B. Pearson International Airport at a cost of $4.7 million, a transfer from minor Capital to O&M ($4.4 million) to cover the costs of inflation, utility and contract increases, offset by reduced requirements in salaries due to the restraint program ($5.9 million) and the transfer of functions and resources to other activities ($2.5 million). 0.7

**Capital:**

- this decrease reflects normal cashflow changes within the Department's existing approved capital program. As noted above, $4.4 million was transferred to O&M. (26.8)

**Grants and Contributions:**

- decreased requirements for municipal, local and local/commercial airports ($16.7 million) offset by increased requirements for Nouveau Québec Inuit airports ($6.6 million) and Labrador airports ($0.9 million). (9.2)

**Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax (ATT):** $ Millions

- decreased revenues resulting from a slower than anticipated increase in traffic and delays in implementing the national billing fee ($30.6 million) and decreased expenditures resulting in a lesser draw on ATT ($9.4 million), offset by an increase of $4.7 million from the take-over of the taxi-limousine service at Lester B. Pearson International Airport. 35.3

**Person-years**

- this decrease reflects the person-year reduction due to restraint programs and the impact of the PSAC strike. (87 P-Y)

**Figure 2-59: Estimated 1992-93 Activity Expenditures and Receipts**

(thousands of dollars)

| | Expenditures | | | | Less: Revenues and Recoveries | Net Resource Requirements |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Operating | Capital | Grants and Contributions | Total | | |
| Airports | 374,579 | 151,973 | 38,118 | 564,670 | 521,210 | 43,460 |

**Activity Capital Resources**

Figure 2-60 provides an Activity-level overview of capital requirements and expenditures. Further information on the Activity's capital program may be found in the Details of Major Capital Projects in Section III, starting on p. 3-4.

**Figure 2-60: Capital Program by CIP Component**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Buildings | 62,155 | 57,519 | 68,631 | 84,866 | 65,735 |
| Aircraft Operations | 71,608 | 70,987 | 70,557 | 57,978 | 66,706 |
| Vehicle Operations | 10,577 | 9,750 | 7,022 | 13,121 | 23,194 |
| Other | 7,633 | 7,144 | 6,243 | 61,266 | 90,922 |
| Total Capital | 151,973 | 145,400 | 152,453 | 217,231 | 246,557 |

## Past Financial Performance

### Figure 2-61: 1990-91 Financial Performance

| (thousands of dollars) | 1990-91 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Actual | Main Estimates | Adjustments | Change |
| | $ | $ | $ | $ |
| Operating | 387,915 | 498,608 | (145,983) | 35,290 |
| Capital | 152,453 | 154,968 | | (2,515) |
| Grants and Contributions | 34,395 | 49,410 | | (15,015) |
| Total Expenditures | 574,763 | 702,986 | (145,983) | 17,760 |
| Revenues | 530,773 | 494,692 | | 36,081 |
| Recoveries* | 2,221 | 27,800 | (21,944) | (3,635) |
| ATT Allocation* | 41,769 | 274,728 | (218,273) | (14,686) |
| Total Revenues | 574,763 | 797,220 | (240,217) | 17,760 |
| Net Resources Required(Provided) | - | (94,234) | 94,234 | - |
| Total Person-years | 3,917 | 3,900 | | 17 |

* These adjustments are due to the discontinuation of the Airports Revolving Fund. The new reporting methodology excludes indirect costs from operating expenditures ($146 million) with corresponding adjustments to ATT, recoveries and to Net Resources.

**Explanation of Change:** The previous methodology for allocating ATT was to allocate sufficient ATT to this Activity to bring its net requirement to zero. Therefore, the adjusted ATT should be compared in order to make a valid comparison of the Activity's actual performance with that previously reported in Main Estimates. Viewed from this perspective, Airport's draw on the ATT was $14.7 million less than reported in 1990-91 Main Estimates. The major explanations for this decrease are as follows:

**Budgetary - Departmental Operations** $ Millions

**Operating:**

- increased salary requirements ($21.3 million) due to a combination of salary adjustments and additional firefighters to implement the Emergency Response Services (ERS) Policy, non-salary increases ($14 million) are due to inflationary increases to fixed costs for essential contracts and to a transfer of Capital in response to the fixed asset policy. 35.3

**Capital:**

- this decrease reflects normal cash flow changes within the existing approved capital program. (2.5)

**Grants and Contributions:**

- the decrease is due largely to the non-allocation of funds ($22.6 million) for the local, local/commercial program; offset by increased requirements ($7.6 million) for Nouveau Québec airports. (15.0)

**Revenues and Recoveries:** $ Millions

- increased revenue due to prepayment for the Terminal 3 development ($28 million) and a net increase in other revenues ($8.1 million); and, (36.1)

- decreased recoveries due to a transfer to facilities management in Aviation. 3.6

**Person-years**

- this change is due mainly to an increase in person-years as a result of the ERS policy offset by transfers to facilities management (Aviation) and to the Arctic B&C airports. 17 P-Y

**Performance Information and Resource Justification**

**Activity Results/Resource Linkages**

The major outcome expected from the application of Airports Activity resources is the availability of reliable airfield services and facilities on a cost recoverable basis.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both include:

- air traffic volumes and revenues as functions of economic activity;
- land-use and environmental concerns; and,
- divestiture of airports to local authorities.

**Airports**

Figure 2-62 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this Activity.

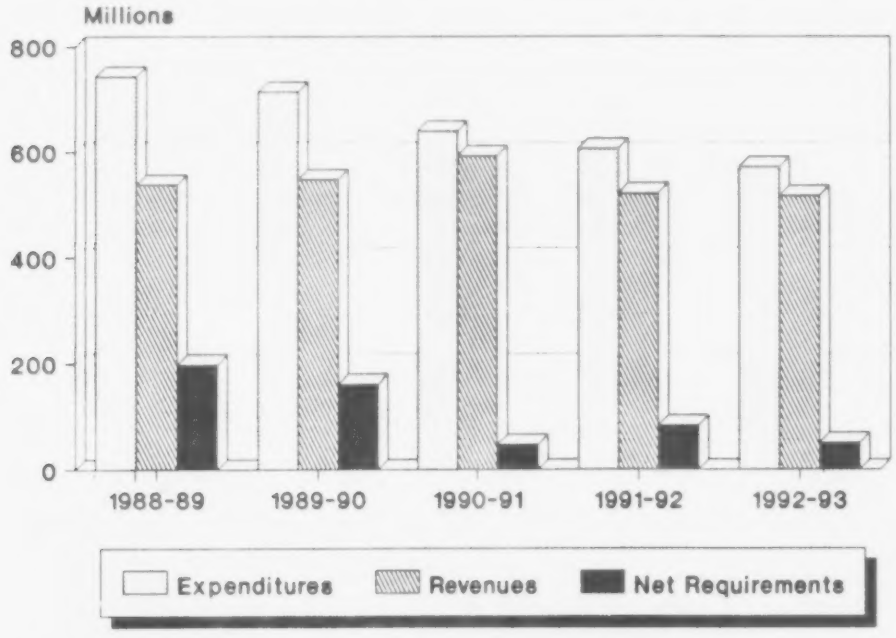
In the 1991-92 Part III, actual revenues were restated to reflect a methodology adopted in 1990-91 in which only sufficient ATT was allocated to Airports to bring its net requirements to zero. In 1992-93 the full amount of ATT has been allocated to Aviation and for comparison purposes, ATT has been removed from revenues and shown after net requirements.

**Figure 2-62: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 374,579 | 379,265 | 387,915 | 347,836 | 319,835 |
| Less: | | | | | |
| Revenues | 517,910 | 481,300 | 530,773 | 470,040 | 441,005 |
| Recoveries | 3,300 | 3,300 | 2,221 | 4,603 | 5,678 |
| Total Revenue | 521,210 | 484,600 | 532,994 | 474,643 | 446,683 |
| Net Operating | (146,631) | (105,335) | (145,079) | (126,807) | (126,848) |
| Capital | 151,973 | 145,400 | 152,453 | 217,231 | 246,557 |
| Grants and Contributions | 36,118 | 37,018 | 34,395 | 47,664 | 42,742 |
| Net requirement before ATT | 43,460 | 77,083 | 41,769 | 138,088 | 162,451 |
| Less: ATT | - | 77,083 | 41,769 | 138,088 | 162,451 |
| Net requirement after ATT | 43,460 | - | - | - | - |
| CRF Revenues | 400 | 400 | 425 | 1,117 | 3,579 |
| Person-years | 3,850 | 3,828 | 3,917 | 3,892 | 3,964 |

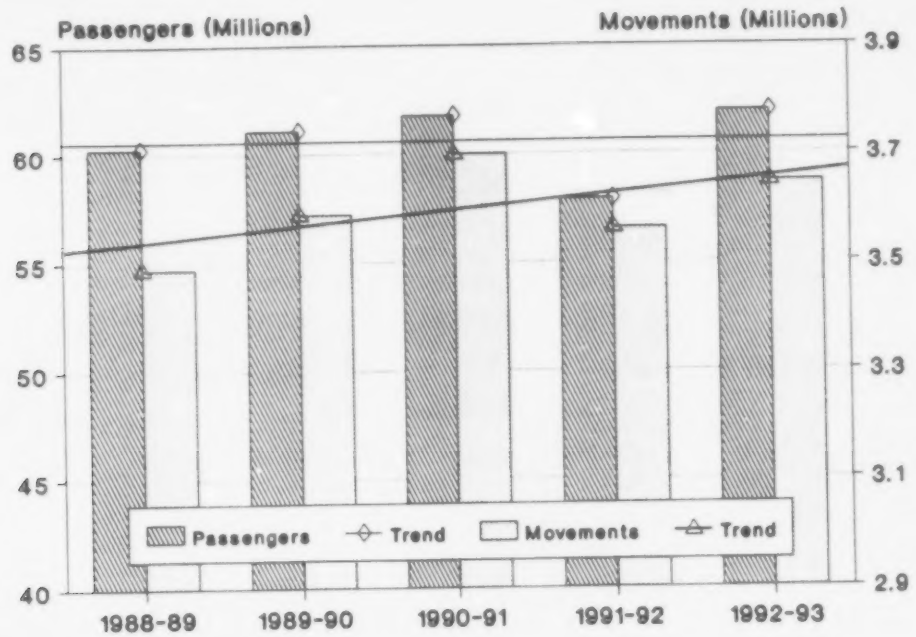
Figure 2-63 shows a decrease in expenditures of 23% since 1988-89 and a 4% decrease in non-tax revenues. In order to provide a valid performance comparison, historical data have been inflated to 1992-93 dollars. Airports' ATT allocation is the equivalent of its net resource requirement and thus is presented as such for the years prior to 1992-93. Over the same period, Airports' net requirement has decreased by 74%.

**Figure 2-63: Financial Performance (1992-93 Constant Dollars)**



During the same period, Airports has had to respond to increasing demand. Figure 2-64 reveals an overall increase of 2.7% for passengers and 4.6% for aircraft movements since 1988-89. Traffic growth has been dampened by the recession and forecasts now appear optimistic in suggesting pre-recession traffic levels will be attained in 1992-93.

**Figure 2-64: Air Traffic Volumes**




Source: Aviation Forecasts September 1991.
Adjustments were made so that the data reflects only Transport Canada operated airports.

## E. Surface

### Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

### Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

**Surface Emergency Planning and Operations:** through the development and maintenance of surface transportation emergency plans and procedures and their implementation during national emergencies; dissemination of initial reports of railway accidents and incidents.

**Railway Safety:** through the development and enforcement of the Railway Safety Act and Regulations, the monitoring of railway equipment, infrastructure, operating practices and railway protection systems and funding improvements to railway grade crossings.

**Transport of Dangerous Goods:** through the development and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations, and the conduct of support programs for chemical information and dangerous goods accidents.

**Road Safety and Motor Vehicle Regulation:** through the development and enforcement of vehicle standards, vehicle testing, and public education and, through the establishment and enforcement of exhaust and evaporative emission standards.

### Resource Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 2.5% of the Department's net total 1992-93 expenditures and 2.1% of the total person-years.

**Figure 2-65: Net Activity Resource Requirements**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | Forecast 1991-92 | | Change | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Surface Emergency Planning and Operations | 385 | 5 | 464 | 6 | (79) | (1) |
| Railway Safety | 19,915 | 131 | 21,745 | 129 | (1,830) | 2 |
| Transport of Dangerous Goods | 11,261 | 132 | 10,594 | 132 | 667 | - |
| Road Safety and Motor Vehicle Regulation | 17,403 | 136 | 18,247 | 133 | (844) | 3 |
| Direction and Administration | 1,445 | 12 | 1,358 | 13 | 87 | (1) |
| | 50,409 | 416 | 52,408 | 413 | (1,999) | 3 |
| CRF Revenues | * | | 300 | | (300) | |

* Revenue conversion from CRF to Vote-netting

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1992-93 are $2.0 million or 3.8% less than the 1991-92 forecast. The decrease is a result of the following factors:

| **Budgetary - Departmental Operations** | $ Millions |
|---|---|
| **Operating/Capital:** | |
| • increased requirements for Railway Safety ($0.3 million), Transport of Dangerous Goods ($0.2M) operations, and for the Environmental Assessment and Review Process ($0.3 million). | 0.8 |
| **Grants and Contributions:** | |
| • decreased requirements for grade separation projects. | (2.5) |
| **Revenues:** | |
| • revenues from the Motor Vehicle Test Centre are now vote-netted rather than CRF. | (0.3) |
| **Person-years** | |
| • increased requirement for Motor Vehicle Safety operations and for the Environmental Assessment and Review Process. | 3 P-Y |

**Explanation of 1991-92 Forecast:** The 1991-92 forecast is $4.3 million or 7.6% lower than the 1991-92 Main Estimates of $56.7 million. The difference is explained by the following major items:

| **Budgetary - Departmental Operations** | $ Millions |
|---|---|
| **Operating:** | |
| • decrease relating to government restraint programs. | (1.4) |
| **Capital:** | |
| • decreased requirements as a result of reductions in the motor vehicle testing program. | (0.7) |
| **Grants and Contributions:** | |
| • decreased requirements for grade separation and rail relocation projects ($0.7 million) and for the contribution for Crossing Improvements Program as a result of government restraint ($1.5 million). | (2.2) |

**Person-years**

- decrease relating to government restraint programs. (10 P-Y)

**Figure 2-66: Estimated 1992-93 Activity Expenditures and Receipts**

| (thousands of dollars) | Expenditures | | | | Less: | Net |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Operating | Capital | Grants and Contributions | Total | Revenues | Resource Requirements |
| Surface Emergency Planning and Operations | 332 | 53 | - | 385 | - | **385** |
| Railway Safety | 10,528 | 137 | 9,250 | 19,915 | - | **19,915** |
| Transport of Dangerous Goods | 10,701 | 560 | - | 11,261 | - | **11,261** |
| Road Safety and Motor Vehicle Regulation | 16,050 | 1,576 | 87 | 17,713 | 310 | **17,403** |
| Direction and Administration | 1,391 | 54 | - | 1,445 | - | **1,445** |
| | 39,002 | 2,380 | 9,337 | 50,719 | 310 | **50,409** |

## Past Financial Performance

**Figure 2-67: 1990-91 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | 1990-91 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Actual | | Main Estimates | | Change | |
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Surface Emergency Planning and Operations | 505 | 6 | 358 | 5 | **147** | **1** |
| Railway Safety | 26,968 | 130 | 31,329 | 127 | **(4,361)** | **3** |
| Transport of Dangerous Goods | 11,059 | 125 | 10,200 | 134 | **859** | **(9)** |
| Road Safety and Motor Vehicle Regulation | 18,954 | 138 | 18,883 | 140 | **71** | **(2)** |
| Direction and Administration | 1,040 | 10 | 1,247 | 12 | **(207)** | **(2)** |
| | 58,526 | 409 | 62,017 | 418 | **(3,491)** | **(9)** |

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were $3.5 million or 5.6% less than projected in 1990-91 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

**Budgetary - Departmental Operations** $ Millions

**Operating:**

- increase in extraordinary salary requirements mainly as a result of equity pay and separation allowances ($1.0 million) and increased operating requirements for Transport of Dangerous Goods ($0.2 million); and Railway Safety ($1.1 million). 2.3

**Capital:** $ Millions

- increased requirements relating to the implementation of the Railway Safety Information Management Plan. 0.1

**Grants and Contributions:**

- decreased requirements due to delays in grade crossing improvement projects ($0.2 million), and in grade separation and rail relocation projects ($5.8 million), offset by an increase for a contribution to Operation Lifesaver ($0.1 million). (5.9)

**Person-years**

- decreased requirement resulting from delays in staffing. (9 P-Y)

**Performance Information and Resource Justification**

**Activity Results/Resource Linkages**

The following program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found under the sub-activity headings below. Outcomes expected from the application of Surface Activity resources include:

- the availability of civil surface transportation in the event of national emergencies;
- enhanced railway safety by lowering the number of safety-related deficiencies of railway equipment and infrastructure; reduced accidents and deaths related to rail transportation particularly at rail level crossings;
- reduced number and severity of transportation accident/occurrences involving dangerous goods;
- reduced motor vehicle deaths, injuries and property damage resulting from the use of motor vehicles; and,
- reduced fuel consumption and exhaust/evaporative emissions from new motor vehicles.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- rail and road traffic volumes;
- the tonnage of dangerous goods carried, and the number of dangerous goods handling and storage sites; and,
- economic regulatory reform of the motor vehicle carrier and railway industries resulting in increased competition.

### Surface Emergency Planning and Operations

Figure 2-68 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-68: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | **Estimates 1992-93** | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | **332** | 431 | 409 | 347 | 255 |
| Capital | **53** | 33 | 96 | 38 | - |
| | **385** | 464 | 505 | 385 | 255 |
| Person-years | **5** | 6 | 6 | 5 | 5 |

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the development of emergency plans, procedures, organizations and facilities that are essential to the national transportation system in order to respond effectively to peace-time national emergencies and the preparedness arrangements needed for international and war emergencies. The sub-activity is also responsible for the initial railway accident/incident reporting process and provides a focal point for all Surface Activity security issues.

Allocation of resources allows the initiating of emergency preparedness activities for the rail, highway/motor carrier, coastal ferry portions of the national transportation system. This includes departmental, inter-departmental, international, NATO and industry joint planning.

### Railway Safety

Figure 2-69 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-69: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | **Estimates 1992-93** | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | **10,528** | 9,981 | 10,646 | 9,217 | 2,658 |
| Capital | **137** | 37 | 214 | 116 | 16 |
| Grants and Contributions | **9,250** | 11,727 | 16,108 | 16,218 | 14,602 |
| | **19,915** | 21,745 | 26,968 | 25,551 | 17,276 |
| Person-years | **131** | 129 | 130 | 124 | 40 |

Transport Canada has administered the Railway Safety Act since its coming into force on January 1, 1989. The performance data shown in Figure 2-70 illustrates both planned and actual program results for the priority areas of equipment monitoring, railway operations, railway engineering and safety programs.

**Figure 2-70: Performance Data - Railway Safety**

| | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 |
|---|---|---|---|---|
| **Equipment Monitoring** | | | | |
| Motive power units inspected | 3,875 | 3,800 | 4,092 | 3,827 |
| Freight cars inspected | 37,500 | 37,000 | 41,689 | 34,528 |
| Passenger cars inspected | 1,200 | 1,100 | 1,246 | 839 |
| Train heating boiler - air reservoirs inspected | 800 | 700 | 956 | 1,128 |
| Train brake inspections | 600 | 500 | 413 | 307 |
| **Railway Operations** | | | | |
| Train riding and dispatching offices visited | 1,650 | 1,069 | 1,699 | 757 |
| Speed change points inspected | 350 | 450 | 355 | 668 |
| No. of Safety and Health committees monitored | 135 | 216 | 125 | 106 |
| No. of work place inspections | 3,000 | 1,650 | 2,768 | 1,659 |
| No. of hazardous occurrences investigated | 45 | 50 | 32 | 57 |
| No. of work refusal cases mediated | 15 | 8 | 22 | 6 |
| **Railway Engineering** | | | | |
| Detailed track inspections (miles) (track motor car/hirail) | 9,000 | 10,000 | 9,346 | 9,700 |
| Track inspections (train/track geometry car) | 5,000 | 5,000 | 5,950 | 5,500 |
| Bridge inspections | 1,000 | 1,000 | 1,384 | 400 |
| Crossing inspections | 7,500 | 7,500 | 15,600 | 5,850 |
| Train control signal inspections (sites) | 400 | 400 | 280 | 450 |
| **Safety Programs** | | | | |
| No. of accident investigation recommendations and advisory notices | 200 | 200 | 200 | 100 |
| Changes in regulations, standards, rules and exemptions | 20 | 20 | 20 | 6 |
| Safety project requests | 35 | 40 | 45 | 10 |

Note: A 5-year time series is not available since Railway Safety became part of Transport Canada only in January, 1989.

In 1991-92, the Grade Crossing Improvement Contribution, which funds the installation of safety measures, such as automatic warning devices, at rail/road intersections was reduced from $10 million to $8.5 million in keeping with the expenditure reduction priorities of the government. Improvement of safety conditions at railway/highway crossings nevertheless continues to be a high priority. Figure 2-71 illustrates the progress in this area, to which Railway Safety initiatives have contributed.

Also, in 1991-92, major effort was expended on ensuring the safety of certain rail tank cars used to transport dangerous goods. Advancement has also been made on the determination of the environmental impact of railway engineering projects. In summary, Railway Safety activities have contributed to the overall improvement in the accident record in the Canadian railway industry. Figure 2-72 demonstrates the improvements in the trend of total train accidents in relation to the volume of railway movements.

Figure 2-71: Number of Fatalities, Injuries and Accidents at Railway/Highway Crossings

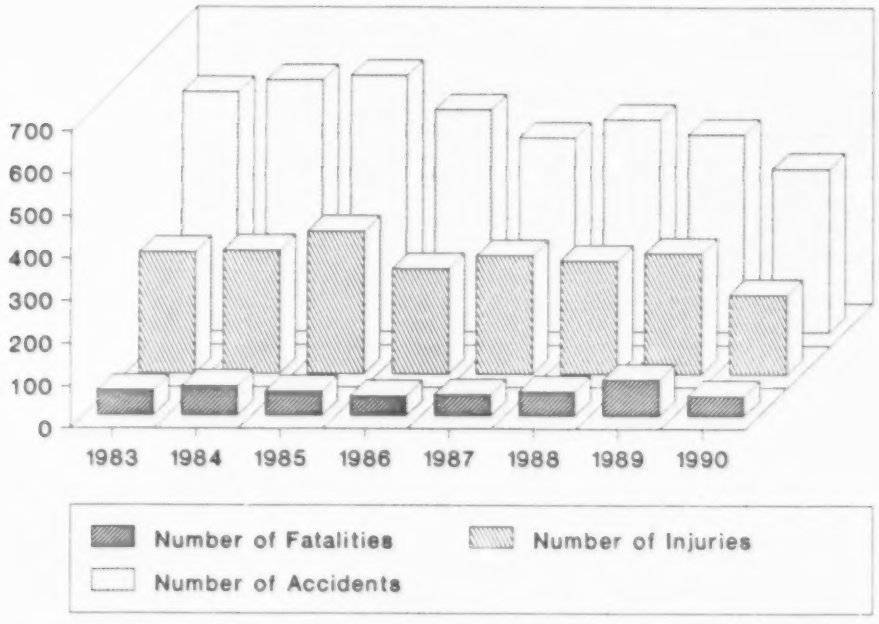
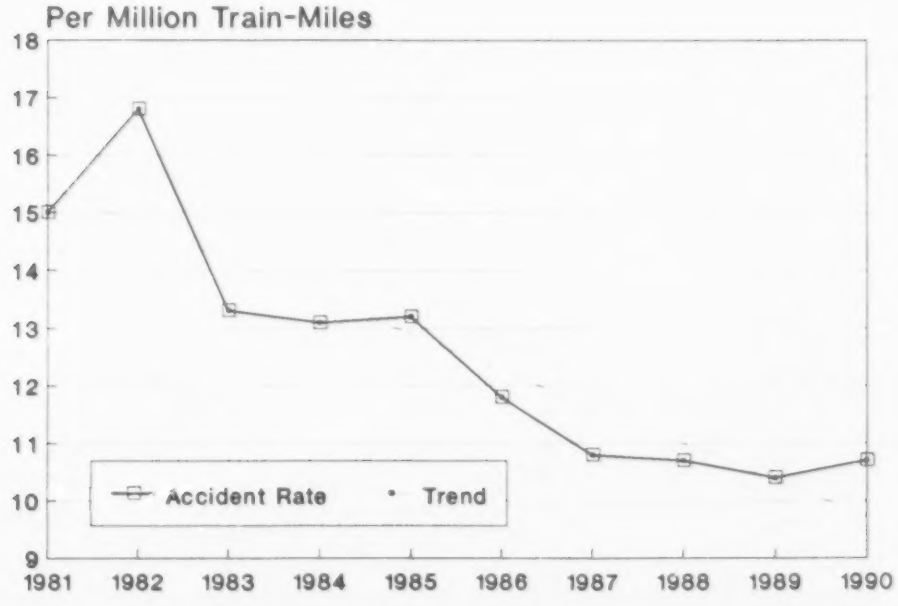



Figure 2-72: Train Accidents per Million Train-Miles



## Transport of Dangerous Goods

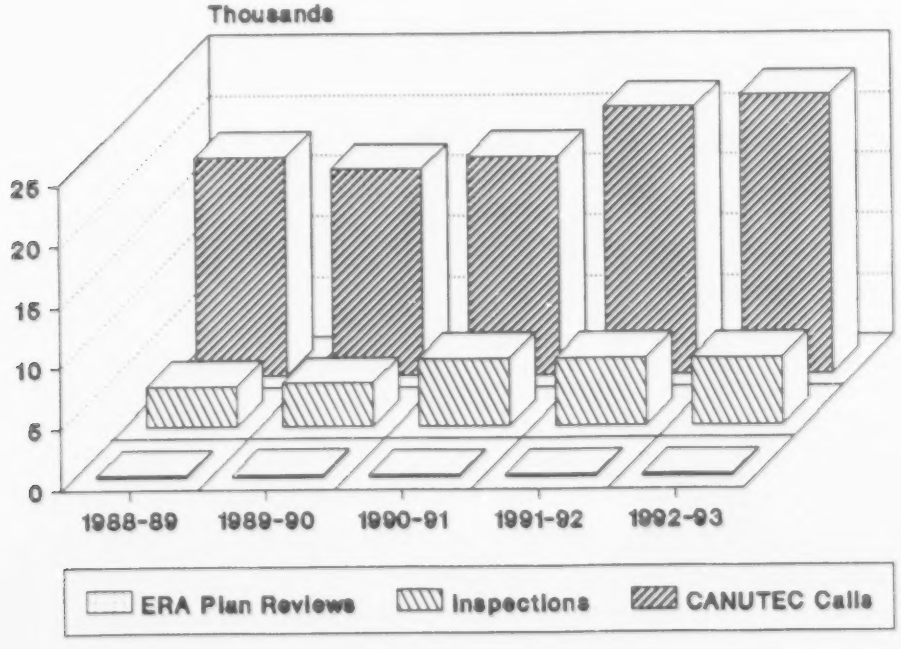
Figure 2-73 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-73: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | 10,701 | 10,469 | 10,777 | 9,210 | 7,502 |
| Capital | 560 | 125 | 282 | 438 | 464 |
| Grants and Contributions | - | - | - | 248 | 159 |
| | 11,261 | 10,594 | 11,059 | 9,896 | 8,125 |
| Person-years | 132 | 132 | 125 | 114 | 116 |

An average of 20,000 calls are made annually to the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) which provides a bilingual 24 hour-a-day chemical and regulatory information and communications assistance service. A moderate increase (5%) is forecast for 1992-93 mainly due to an increased awareness of the Transport of Dangerous Goods (TDG) program as a result of publications and training. Dangerous goods inspectors located in headquarters and five regional offices will continue to ensure compliance with the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations through awareness, inspection and enforcement programs. In 1990-91, 3,550 inspections were carried out and 250 Explosive Vehicle Certificates were issued by the 30 inspectors. Also, 1,700 waste notifications were issued. Approximately 125 Emergency Response Assistance Plans (ERAP) are expected to be reviewed by the six Remedial Measures Specialists (RMS) during 1992-93. Seventy-five ERAPs will be validated which affect a total of 600 companies.

**Figure 2-74: Dangerous Goods Compliance and Emergency Response Performance**

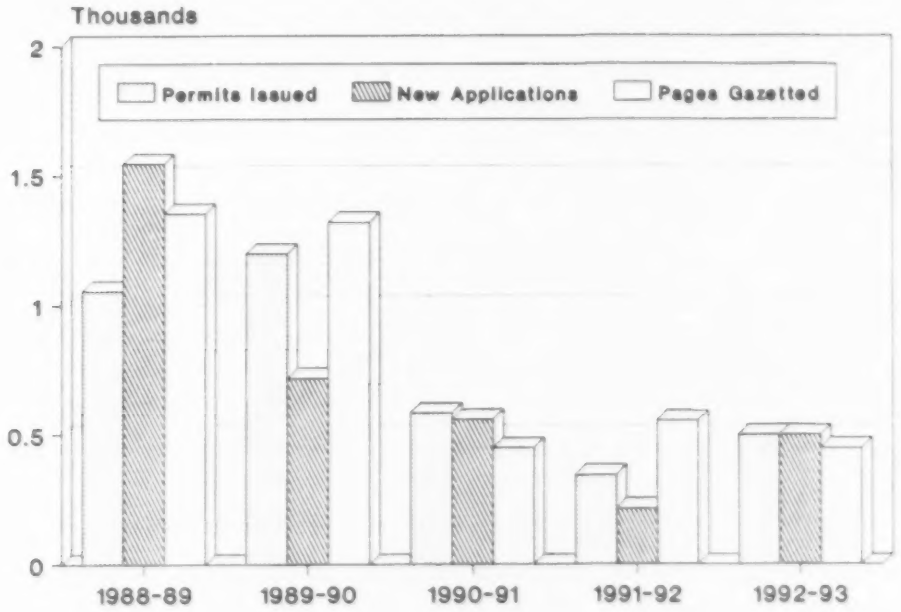


A report identifying recommended sites for the rail storage of dangerous goods based on Special Permit 3255 was published in June 1991. Special Permit 3255 allows a railway to hold dangerous goods cars on its property in excess of five calendar days, provided the railway complies with 13 conditions regarding inspections, infrastructure, documentation, notification and record-keeping at a site inspected and approved by Transport Canada.

The issuance of permits of equivalent level of safety authorizing activities to be carried out in manners different from those required by the Regulations but with an equivalent level of safety will continue with an anticipated 500 new applications. Four hundred and fifty pages will be published in Gazette I and II relating to biomedical waste, tank trucks and to update the list of shipping names. An emphasis will be placed on a revision and update of the TDG Regulations that were published in 1985.

Other activities to be conducted include: training of provincial dangerous goods inspectors and provision of advice regarding emergency response measures to take at dangerous goods accidents. Awareness and program information material is developed and published as a result of sub-activity initiatives. These publications increase public safety through improved industry compliance.

**Figure 2-75: Dangerous Goods Regulations and Permits Performance**



**Road Safety and Motor Vehicle Regulation**

Figure 2-76 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-76: Net Expenditure**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Gross Operating | 16,050 | 15,921 | 16,184 | 14,788 | 14,003 |
| Less: Revenue* | 310 | - | - | - | - |
| | 15,740 | 15,921 | 16,184 | 14,788 | 14,003 |
| Capital | 1,576 | 2,239 | 2,709 | 2,557 | 2,924 |
| Grants and Contributions | 87 | 87 | 61 | 63 | 99 |
| | 17,403 | 18,247 | 18,954 | 17,408 | 17,026 |
| Person-years | 136 | 133 | 138 | 132 | 138 |

* Revenue from the Motor Vehicle Test Centre in Blainville, which had previously been CRF revenue will, in 1992-93, be credited to the Surface Activity.

The road system is the scene of approximately 89% of all transportation fatalities (Figure 2-77) of which vehicle occupants constitute the largest single component. Federal programs have contributed to a marked decrease in traffic fatalities - in the decade ending 1990, a 40% decrease in fatalities per 10,000 vehicle registrations (Figure 2-78). However, there are still almost 4,000 persons killed annually, the greatest single cause of loss of life of persons under the age of 30.

**Figure 2-77: Fatalities by Mode of Transport**

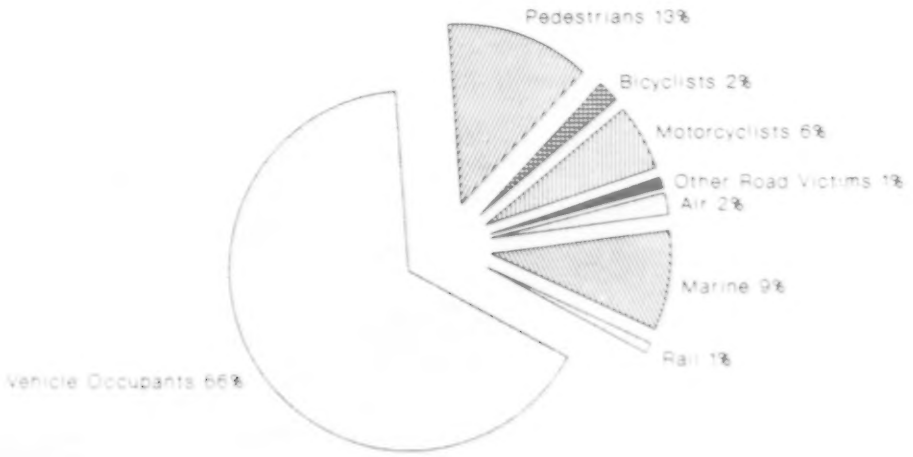
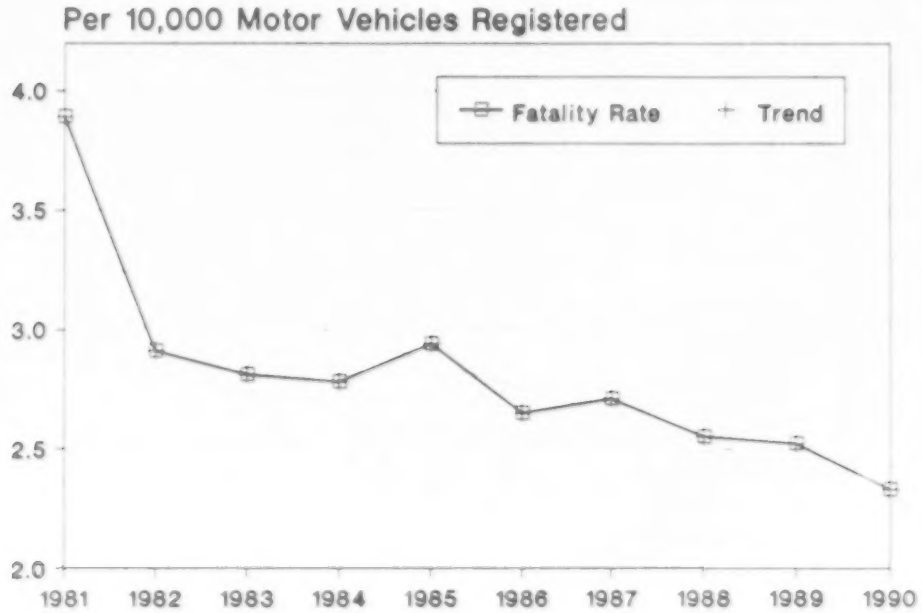


**Figure 2-78: Fatality Rate per 10,000 Motor Vehicles Registered**



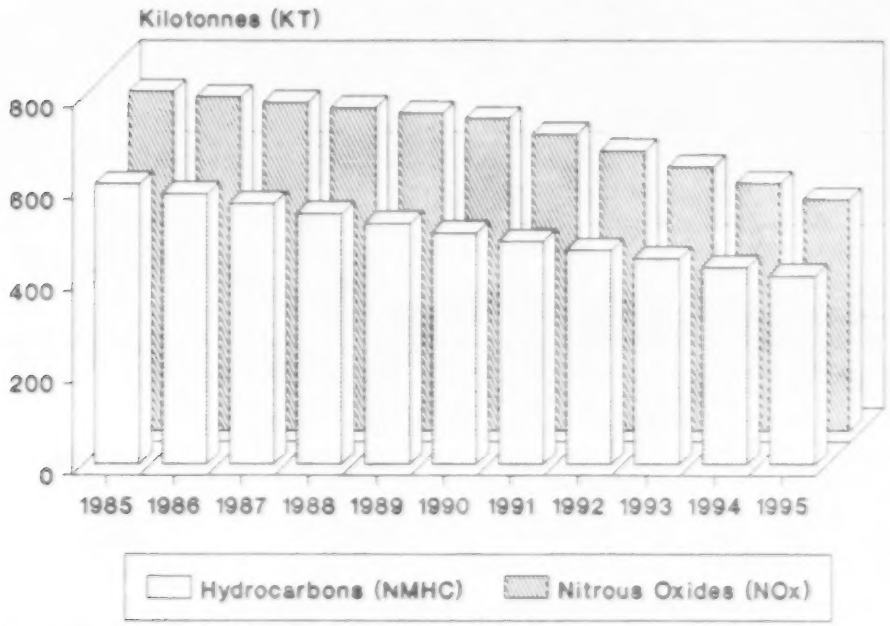

During 1992-93, safety and emission compliance programs will test over 150 vehicles, 1,000 vehicle components and 70 child seats. Audit inspections will be conducted on 400 vehicle manufacturing or importing companies, and 1,500 public complaints alleging vehicle defects will be investigated. Based on historical trends, it is estimated that approximately 800,000 vehicles will be recalled for correction of safety or emission problems and over 50,000 child seats will be recalled for correction of safety problems. The majority of recalls for correction of safety problems result from industry investigation and quality control checks. However, an increasing proportion of the total can be directly attributed to the road safety compliance programs.

An initiative to amend the Motor Vehicle Safety Act (MVSA) is ongoing which will combine the MVSA and the Motor Vehicle Tire Safety Act and introduce several amendments to the MVSA in areas such as importation of used vehicles, child restraints and all-terrain vehicles. Approximately 92% of the resources of this sub-activity are expended in motor vehicle safety areas.

The remaining 8% of the resources are spent in the motor vehicle exhaust emissions area. Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of human-produced air pollution in Canada. Emission levels from this source will be reduced by 30-40% when the full effect of new emission standards for light-duty vehicles (1987) and heavy-duty vehicles (1988) is realized. New standards for passenger cars, to be phased in over 1994-96, will further reduce per-unit emissions of nitrous oxides (NOx) by 60% and hydrocarbons (HC) by 29%. Figure 2-79 demonstrates both the decrease in HC and NOx achieved and that projected for the period 1985-1995.

Guidelines for the Government/Industry Voluntary Fuel Consumption program are produced annually and industry's performance is closely monitored. Over 700,000 copies of the Fuel Economy Guide are distributed to the public annually. This program has resulted in a reduction of over 50% in the annual new car fleet average fuel consumption (and a parallel reduction of $CO_2$) since 1973.

**Figure 2-79: Motor Vehicle Emission Levels**




Includes passenger cars, light-duty and heavy-duty trucks

### Direction and Administration

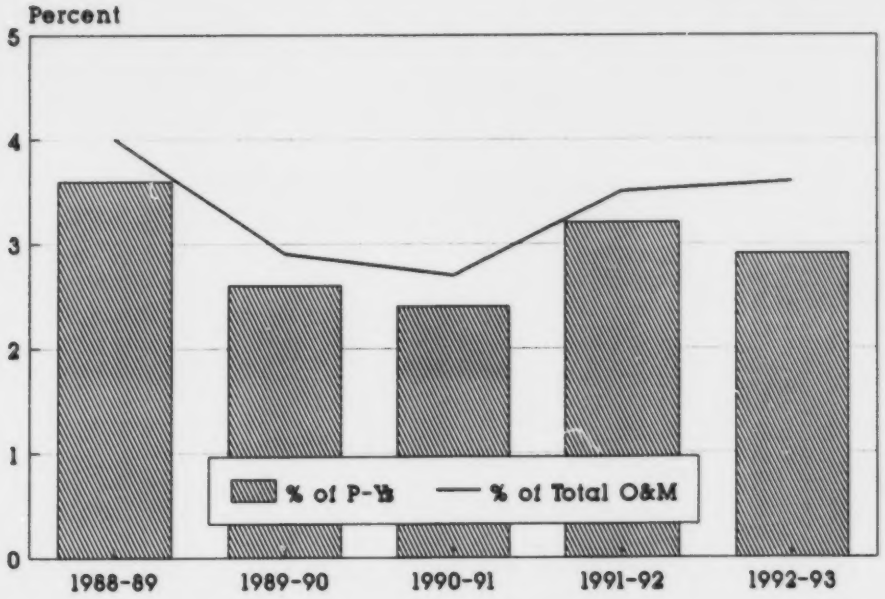
Figure 2-80 displays a 5-year trend for the human and financial resources that have been applied or consumed by this sub-activity.

**Figure 2-80: Net Expenditures**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating | 1,391 | 1,339 | 1,040 | 1,006 | 1,026 |
| Capital | 54 | 19 | - | 43 | 96 |
| | 1,445 | 1,358 | 1,040 | 1,049 | 1,122 |
| Person-years | 12 | 13 | 10 | 10 | 11 |

As of October 1, 1991, the regional offices of Railway Safety and Transport of Dangerous Goods have been consolidated to provide one focal point in each region for the delivery of Surface Activity programs.

**Figure 2-81: Percent of Surface Activity Gross Operating Resources Used by Direction and Administration Sub-activity**



## F. Departmental Administration

### Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and Crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

### Sub-Objectives

**Corporate Management:** to provide overall direction to Transport Canada, and Transport Crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada, particularly those related to safety, are implemented in a consistent manner and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, and review in order to assist departmental management to meet its objectives.

**Finance and Administration:** to support the Department in the economic, efficient and effective management of its programs and achievement of its goals through the provision of professional financial management, information management, materiel management and contracting and other management services.

**Personnel:** to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the Department.

### Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the Department and Crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance and Administration centrally provides services and advice to the Department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, information management, management consulting, materiel and contracting, and facility management. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the Department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, and security and emergency planning.

### Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 7.4% of the Department's net total 1992-93 expenditures and 11.9% of the total person-years.

## Figure 2-82: Net Activity Resource Requirements

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | Forecast 1991-92 | | Actual 1990-91 | | Actual 1989-90 | | Actual 1988-89 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| Operating | | | | | | | | | | |
| Corporate Management | 28,750 | 336 | 28,852 | 331 | 36,038 | 334 | 32,082 | 378 | 25,921 | 370 |
| Finance and Administration | 42,983 | 1,107 | 85,163 | 1,100 | 92,109 | 1,156 | 81,763 | 1,221 | 73,241 | 1,320 |
| Personnel | 67,769 | 986 | 65,859 | 970 | 70,792 | 974 | 63,841 | 1,001 | 58,323 | 1,003 |
| | 139,502 | 2,429 | 179,874 | 2,401 | 198,939 | 2,464 | 177,686 | 2,600 | 157,485 | 2,693 |
| Capital | | | | | | | | | | |
| Corporate Management | 423 | | 675 | | 542 | | 838 | | 913 | |
| Finance and Administration | 9,099 | | 3,322 | | 10,469 | | 15,200 | | 9,925 | |
| Personnel | 8,000 | | 5,786 | | 2,892 | | 3,305 | | 2,983 | |
| | 17,522 | | 9,783 | | 13,903 | | 19,343 | | 13,821 | |
| Grants and Contributions | | | | | | | | | | |
| Corporate Management | 390 | | 390 | | 269 | | 111 | | 20 | |
| Personnel | 315 | | 320 | | 90 | | - | | - | |
| | 705 | | 710 | | 359 | | 111 | | 20 | |
| | 157,729 | | 190,367 | | 213,201 | | 197,140 | | 171,326 | |
| Revenues and Recoveries | | | | | | | | | | |
| Finance and Administration | 3,847 | | 11,724 | | 5,110 | | 5,107 | | 4,098 | |
| Personnel | 6,490 | | 6,411 | | 7,099 | | 5,595 | | 5,426 | |
| | 10,337 | | 18,135 | | 12,209 | | 10,702 | | 9,524 | |
| | 147,392 | | 172,232 | | 200,992 | | 186,438 | | 161,802 | |
| CRF Revenues | - | | - | | - | | 300 | | 315 | |
| Person-years*: Controlled by TB | | 2,429 | | 2,401 | | 2,464 | | 2,600 | | 2,693 |
| Other | | 18 | | 13 | | 8 | | 12 | | - |
| | | 2,447 | | 2,414 | | 2,472 | | 2,612 | | 2,693 |

* See p. 3-2 for further information on person-years. Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90.

Note: The Resource Management Board Secretariat was transferred from Corporate Management to Finance and Administration in fiscal year 1991-92.

**Explanation of Change:** The financial requirements for 1992-93 are approximately $24.8 million or 14.4% lower than the 1991-92 forecast. The major changes that contribute to this net decrease include:

**Budgetary - Departmental Operations**

$ Millions

**Operating:**

- an increase in salary requirements ($4.7M) for projected contract settlements, increased costs for air traffic control recruitment and training ($.4M), offset by the maternity allowance and severance pay reduction ($1.7M), a reduction in costs for information management reflected in Estimates as compared to the 1991-92 forecast ($10.8M), departmental reductions for the management cut ($1.3M), Incentive Rebate Program ($2.6M); and an unallocated shortfall variance ($29.0M). (40.3)

**Capital:**

- an increase in the Capital program for the Tower "C" and Podium retrofit project, an air traffic control tower simulator for the Transport Canada Training Institute, increased requirements for the Integrated Departmental Financial System and an increase in miscellaneous projects under one million dollars. 7.7

**Revenue and Recoveries:**

- increased intra-departmental recoveries for information management, not yet reflected in Estimates. 7.8

**Person-years**

- increased funding for Air Traffic Controller recruitment and training offset by decreased requirements related to government restraint programs as well as an anticipated departmental lapse. 28 P-Y

**Explanation of 1991-92 Forecast:** The 1991-92 forecast for Departmental Administration is $6.8 million or 4.0% greater than the 1991-92 Main Estimates of $165.5 million. The difference reflects the following major items:

**Budgetary - Departmental Operations**

$ Millions

**Operating:**

- increased costs for computer services to be recovered ($10.8 million), for air traffic control recruitment and training ($1.0 million) and, for miscellaneous operating costs ($6.0 million), offset by salary reductions under restraint programs ($1.0 million). 16.8

**Capital:**

- decreased requirement for the Integrated Departmental Financial System ($3.9 million), and other miscellaneous projects ($2.1 million), offset by an increase for the Transport Integrated Personnel System ($4.4 million). (1.6)

**Grants and Contributions:** $ Millions

- increase in contributions toward airport transfer feasibility studies and international civil aviation security. 0.4

**Revenue and Recoveries:**

- increased internal recoveries for training and computer services. (8.8)

**Person-years**

- decreased requirements mainly relating to government restraint programs. (65 P-Y)

**Figure 2-83: Estimated 1992-93 Activity Expenditures and Receipts**

| (thousands of dollars) | Expenditures | | | | Revenues and Recoveries | Net Resource Requirements |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Operating | Capital | Grants and Contributions | Total | | |
| Corporate Management | 28,750 | 423 | 390 | 29,563 | - | 29,563 |
| Finance and Administration | 42,983 | 9,099 | - | 52,082 | 3,847 | 48,235 |
| Personnel | 67,769 | 8,000 | 315 | 76,084 | 6,490 | 69,594 |
| | 139,502 | 17,522 | 705 | 157,729 | 10,337 | 147,392 |

**Past Financial Performance**

**Figure 2-84: 1990-91 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | 1990-91 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Actual | | Main Estimates | | Change | |
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| **Budgetary** | | | | | | |
| Corporate Management | 36,849 | 334 | 27,719 | 348 | 9,130 | (14) |
| Finance and Administration | 97,468 | 1,156 | 77,591 | 1,127 | 19,877 | 29 |
| Personnel | 66,675 | 974 | 55,524 | 979 | 11,151 | ( 5) |
| | 200,992 | | 160,834 | | 40,158 | |
| Person-years*: Controlled by TB | | 2,464 | | 2,454 | | 10 |
| Other | | 8 | | 18 | | (10) |
| | | 2,472 | | 2,472 | | - |

* Reporting on "Other" person-years commenced in 1989-90. See p. 3-2.

**Explanation of change:** Actual financial requirements were $40.2 million or 25.0% greater than projected in the Main Estimates. The major causes of this increase are as follows:

**Budgetary - Departmental Operations** | **$ Millions**

**Operating:**

- increased requirements for computer services ($5.0 million), extraordinary salaries due to contract settlements and equity payments ($16.3 million), security requirements ($1.3 million), air traffic controller training costs ($2.9 million), operations and maintenance expenditures related to the implementation of the fixed asset policy ($2.3 million) and miscellaneous minor workload increases ($13.0 million). 40.8

**Capital:**

- changes in cashflow for the Integrated Departmental Financial System, computer-based training, Transport Data Centre, and miscellaneous other requirements. 2.5

**Revenue and Recoveries:**

- increase in revenue and recoveries in Finance and Administration ($1.2 million) and Personnel ($1.9 million). (3.1)

**Person-years**

- increased allocations for air traffic controller training and additional security requirements (39 P-Y) offset by lapses due to the restraint program and staffing delays (29 P-Y). 10 P-Y

**Performance Information and Resource Justification**

**Activity Results/Resource Linkages**

The following expected program outcomes account for most of human and financial resources dedicated to the Activity. Measures that assess the degree of achievement are found below. Outcomes expected from the application of Departmental Administration Activity resources include:

- cost-effective centralized measures to place human and financial resources at the disposal of management to support the achievement of Program objectives.

Major variables that influence either the resources allocated to the Activity, the outcomes expected, or both, include:

- staff turnover rates in operationally-oriented activities - training volumes;
- introduction of new integrated office automated systems; and,
- government-wide initiatives such as Increased Ministerial Authority and Accountability (IMAA) and Public Service 2000, as well as previous deficit reduction commitments.

The cost-effectiveness of the Department's overhead functions is assessed through its relationships to total departmental financial and human resources. Figures 2-85 and 2-86 refer.

**Figure 2-85: Relationship of Departmental Administration Gross Operating Expenditures to Total Departmental Gross Operating**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total Department | 1,767,712 | 1,806,754 | 1,812,010 | 1,676,296 | 1,528,404 |
| Percentage Change from Previous Year | (2.2) | (0.3) | 8.1 | 9.7 | |
| Departmental Administration | 139,502 | 179,874 | 198,939 | 177,686 | 157,485 |
| Percentage Change from Previous Year | (22.4) | (9.6) | 12.0 | 12.8 | |
| Percentage of Total | 7.9 | 10.0 | 11.0 | 10.6 | 10.3 |

** Excluding Crown corporations, capital, grants and contributions.

**Figure 2-86: Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total Departmental Person-Years**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total Department | 20,337 | 19,990 | 19,928 | 20,096 | 20,444 |
| Percentage Change from Previous Year | 1.7 | 0.3 | (0.8) | (1.7) | |
| Departmental Administration | 2,429 | 2,401 | 2,464 | 2,600 | 2,693 |
| Percentage Change from Previous Year | 1.2 | (2.6) | (5.2) | (3.5) | |
| Percentage of Total | 11.9 | 12.0 | 12.4 | 12.9 | 13.2 |

* Restricted to "controlled" person-years.

A major ongoing responsibility of the Administration function is the provision of facilities and curricula to accommodate technical and operational training for the Aviation and Marine Activities, two of which are Air Traffic Control Services (ATS) and Coast Guard officer-cadet training. For 1992-93, at the Transport Canada Training Institute (TCTI) in Cornwall, controller training will account for 44,300 training days, telecommunications and electronics training for 15,200 days, and maritime training for 12,500 days (some will be transferred to the Canadian Coast Guard College in Sydney). The transfer of the Maritime Training Centre from TCTI, and the recent initiatives to attract new marine training are not reflected in this data; however, it is expected that all increases will continue to focus on marine technology. In 1992-93, TCTI will become a special operating agency.

An integrated financial and materiel management system is being developed to provide a better system for resource management and decision-making purposes. The major objective of the system is to provide easily accessible, accurate, timely and relevant information to all levels of management for decision-making and managerial control purposes. The target date for implementation is 1995 and total development costs have been initially estimated at $21 million, of which $17.6 million are for capital acquisitions. These costs are now being refined based on more in-depth analysis.

## Section III
## Supplementary Information

### A. Profile of Program Resources
### 1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included in 1990-91 only, are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. On April 1, 1991, the fund was wound down and the resources integrated into voted appropriations.

**Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual* 1990-91 |
|---|---|---|---|
| Personnel | | | |
| Salaries and wages | 975,951 | 963,055 | 1,002,717 |
| Contributions to employee benefit plans | 156,152 | 147,239 | 138,230 |
| Other personnel costs | 41,167 | 40,636 | 52,803 |
| | 1,173,270 | 1,150,930 | 1,193,750 |
| Goods and Services | | | |
| Transportation and communications | 96,730 | 107,302 | 120,914 |
| Information | 7,912 | 9,660 | 10,475 |
| Professional and special services | 228,870 | 254,583 | 409,019 |
| Rentals | 13,537 | 15,550 | 19,672 |
| Purchased repair and maintenance | 91,586 | 99,140 | 128,624 |
| Utilities, materials and supplies | 151,375 | 163,566 | 174,207 |
| Payments to Crown corporations | 574,227 | 730,203 | 672,227 |
| Other subsidies and payments | 4,432 | 6,023 | 152,702 |
| | 1,168,669 | 1,386,027 | 1,687,840 |
| Total Operating | 2,341,939 | 2,536,957 | 2,881,590 |
| Capital | | | |
| Land, buildings and works | 260,194 | 217,694 | 103,206 |
| Machinery and equipment | 356,918 | 357,449 | 197,108 |
| Total Capital | 617,112 | 575,143 | 300,314 |
| Transfer Payments** | 201,339 | 204,120 | 224,312 |
| Total Expenditures | 3,160,390 | 3,316,220 | 3,406,216 |
| Revenue credited to the Vote/Revolving Fund*** | 1,181,827 | 1,119,556 | 1,213,627 |
| Total Net Budgetary Expenditures | 1,978,563 | 2,196,664 | 2,192,589 |
| Non-budgetary (loans, investments and advances) | 20,000 | 30,000 | - |
| | 1,998,563 | 2,226,664 | 2,192,589 |

* Public Accounts data - the 1990-91 column in Figure 3-1 - understates actual capital expenditures, on a voted basis, by $250.6 million. The standard object of expenditures display does not take into separate account that portion of salaries, wages, transportation, communication and professional and special services, etc., that is budgeted for, consumed by and charged against, the Capital Vote and capital in the Airports Revolving Fund. Data in the 1991-92 and 1992-93 columns, as well as all other 1990-91 capital displays elsewhere in Sections 1, 2 and 3, reflect the vote split.

** Includes statutory payments for Victoria Jubilee Bridge.

*** Wind-down of the Airports Revolving Fund results in a permanent reduction in certain internal recoveries of $119.4 million. In addition, expenditures were reduced by the same amount and an additional $27.4 million related to the termination of payments of Grants-in-lieu-of-taxes.

## 2. Personnel Requirements

Figure 3-2 provides a breakdown of the number of personnel by Activity while Figure 3-3 displays the person-years and current salary range by category. Personnel expenditures represent 59.0% of total net budgetary expenditures. Since 1984-85, Transport Canada has reduced its person-year complement by 8.8%.

**Figure 3-2: Person-year Requirements by Activity**

| | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| Policy and Coordination | 322 | 307 | 304 |
| Marine/Canadian Coast Guard | 5,961 | 5,841 | 5,863 |
| Aviation | 7,359 | 7,200 | 6,971 |
| Airports | 3,850 | 3,828 | 3,917 |
| Surface | 416 | 413 | 409 |
| Departmental Administration | 2,429 | 2,401 | 2,464 |
| Person-years | | | |
| - Controlled by TB ** | 20,337 | 19,990 | 19,928 |
| - Other *** | 18 | 13 | 8 |
| | 20,355 | 20,003 | 19,936 |

**Figure 3-3: Details of Personnel Requirements**

| | Controlled Person-years ** | | | Current Salary Range |
|---|---|---|---|---|
| | 1992-93 | 1991-92 | 1990-91 | |
| **Management Category** | 284 | 257 | 264 | 61,500 - 136,300 |
| **Scientific and Professional Category** | | | | |
| Architecture and Town Planning | 4 | 4 | 5 | 20,623 - 74,884 |
| Chemistry | 12 | 11 | 12 | 23,000 - 73,435 |
| Economics, Sociology and Statistics | 114 | 97 | 98 | 20,000 - 84,700 |
| Education | 42 | 35 | 32 | 18,709 - 72,105 |
| Engineering and Land Survey | 553 | 565 | 542 | 28,856 - 78,176 |
| Library Science | 5 | 7 | 5 | 25,371 - 60,147 |
| Physical Science | 25 | 19 | 12 | 22,384 - 76,743 |
| Psychology | 3 | 3 | 3 | 30,390 - 70,774 |
| Scientific Regulation | 1 | 1 | 1 | 18,965 - 69,528 |
| **Administrative and Foreign Service Category** | | | | |
| Administrative Services | 1,199 | 1,053 | 1,019 | 17,470 - 72,817 |
| Computer Systems Administration | 174 | 203 | 195 | 22,310 - 73,032 |
| Financial Administration | 234 | 221 | 221 | 15,516 - 69,789 |
| Information Services | 53 | 51 | 52 | 17,329 - 65,839 |
| Organization and Methods | 19 | 20 | 20 | 17,121 - 70,600 |
| Personnel Administration | 212 | 209 | 212 | 16,390 - 67,273 |
| Program Administration | 901 | 808 | 784 | 17,470 - 72,817 |
| Purchasing and Supply | 151 | 122 | 109 | 16,292 - 70,600 |
| **Technical Category** | | | | |
| Aircraft Operations | 591 | 528 | 515 | 48,997 - 85,094 |
| Air Traffic Control | 2,373 | 2,121 | 2,046 | 19,274 - 79,185 |
| Drafting and Illustration | 93 | 93 | 104 | 19,852 - 51,443 |
| Educational Support | 2 | 2 | 2 | 13,679 - 36,392 |
| Electronics | 1,637 | 1,497 | 1,487 | 20,736 - 66,964 |

| | Controlled Person-years | | | Current Salary Range |
|---|---|---|---|---|
| | 1992-93 | 1991-92 | 1990-91 | |
| Engineering and Scientific Support | 439 | 395 | 394 | 17,919 - 64,912 |
| General Technical | 860 | 831 | 821 | 16,124 - 71,058 |
| Photography | 2 | 2 | 2 | 21,951 - 39,999 |
| Radio Operations | 1,229 | 1,251 | 1,201 | 18,970 - 66,012 |
| Ships' Officers | 826 | 830 | 843 | 27,241 - 67,461 |
| Social Science Support | 59 | 70 | 73 | 16,124 - 73,716 |
| Technical Inspection | 620 | 554 | 544 | 16,124 - 73,622 |
| **Administrative Support Category** | | | | |
| Communications | 45 | 33 | 40 | 19,607 - 40,612 |
| Data Processing | 57 | 86 | 84 | 17,165 - 47,383 |
| Clerical and Regulatory | 2,109 | 2,451 | 2,457 | 16,504 - 40,509 |
| Office Equipment | 15 | 6 | 8 | 16,163 - 32,250 |
| Secretarial, Stenographic and Typing | 598 | 654 | 700 | 16,356 - 40,788 |
| **Operational Category** | | | | |
| Firefighters | 640 | 624 | 613 | 28,471 - 56,462 |
| General Labour and Trades | 1,959 | 1,960 | 2,091 | 19,889 - 49,692 |
| General Services | 139 | 158 | 161 | 16,989 - 51,984 |
| Heating Power and Stationary Plant Operation | 76 | 74 | 78 | 24,167 - 48,482 |
| Lightkeepers | 204 | 244 | 234 | 20,462 - 37,965 |
| Ships' Crew | 1,653 | 1,548 | 1,539 | 30,336 - 42,984 |
| Other | 125 | 292 | 305 | |
| | 20,337 | 19,990 | 19,928 | |

| | Other Person-years *** | | | Current Salary Range |
|---|---|---|---|---|
| | 1992-93 | 1991-92 | 1990-91 | |
| Executive | 3 | 3 | 3 | 61,500 - 138,300 |
| Administrative and Foreign Services | 15 | 10 | 5 | 17,470 - 72,817 |
| | 18 | 13 | 8 | |
| Total Controlled and Other | 20,355 | 20,003 | 19,936 | |

* **Person-years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof (for example, the employment of three persons for four months each.) A person-year may consist of regular time personnel (whether in Canada or abroad), continuing and non-continuing, full-time or part-time, seasonal, term or casual employees, and other types of employees.

** **Controlled person-years** are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies listed in Schedule 1, Part I and II, of the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board does not control person-years related to Ministers' staff appointed pursuant to Section 39 of the Public Service Employment Act and all appointments pursuant to an Order in Council. Also, the person-years of some departments and agencies may be excluded from Treasury Board control. Controlled person-years are also referred to as "authorized person-years" in Part III of the Estimates.

*** **Other person-years** are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1991.

## 3. Capital Expenditures

Total capital expenditures for 1992-93 are $617.1 million, representing 31.2% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-4 summarizes capital spending by Activity and by Capital investment component (i.e. the major investment categories used to manage capital expenditures in the Department).

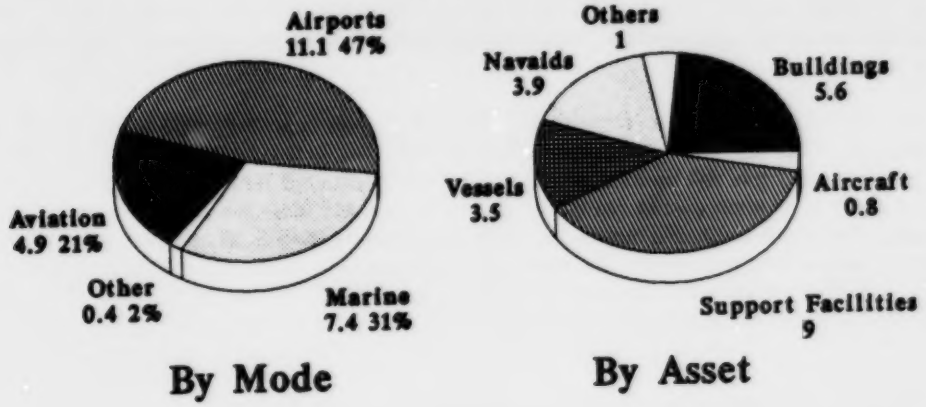
**Figure 3-4: Capital by Activity and Capital Investment Component**

| | | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | For Details See Page |
|---|---|---|---|---|---|
| Policy and Coordination | | 39,215 | 14,100 | 382 | 3-22 |
| Marine | Fleet | 44,016 | 43,224 | 51,809 | |
| | Harbours and Ports | 19,908 | 25,348 | 38,631 | |
| | Other Coast Guard | 72,964 | 67,935 | 57,501 | |
| | Sub-total Marine | 136,888 | 136,507 | 147,941 | 3-7 |
| Aviation | Air Navigation Services | 225,892 | 230,300 | 224,264 | |
| | Aircraft Services | 40,062 | 32,867 | 5,528 | |
| | Other Aviation | 3,180 | 3,733 | 3,107 | |
| | Sub-total Aviation | 269,134 | 266,900 | 232,899 | 3-11 |
| Airports | Buildings | 62,155 | 57,519 | 68,631 | |
| | Aircraft Operations | 71,608 | 70,987 | 70,557 | |
| | Vehicle Operations | 10,577 | 9,750 | 7,022 | |
| | Other | 7,633 | 7,144 | 6,243 | |
| | Sub-total Airports | 151,973 | 145,400 | 152,453 | 3-16 |
| Surface | | 2,380 | 2,453 | 3,301 | |
| Departmental Administration | | 17,522 | 9,783 | 13,903 | 3-22 |
| | | 617,112 | 575,143 | 550,879 | |
| % Change Over Previous Period | | 7.3 | 4.4 | - | |

The Department's capital program is managed with a medium term investment strategy of ongoing asset life-cycle restoration and replacement. The goal is to protect the ongoing availability of a safe and efficient national transportation infrastructure to shippers, carriers and the travelling public. The strategy also provides for expansion in areas where congestion and capacity shortfalls exist, for example at international airports at Vancouver and Toronto.

The Department's capital investment in the national transportation infrastructure is currently valued at an estimated $23.8 billion (replacement cost), not counting fixed assets owned by Federal Crown Corporations. This investment and, consequently, the Department's capital program are concentrated in the air and marine modes (See Figure 3-5). Road and rail modes, falling under the jurisdiction of the provinces and Crown corporations, respectively, are supported by grants and contributions (see p. 3-29) rather than capital expenditures.

**Figure 3-5 : Transport Canada Fixed Assets**




**Total $23.8 Billion**

**Figure 3-6: Transport Canada Capital Investment Profile**

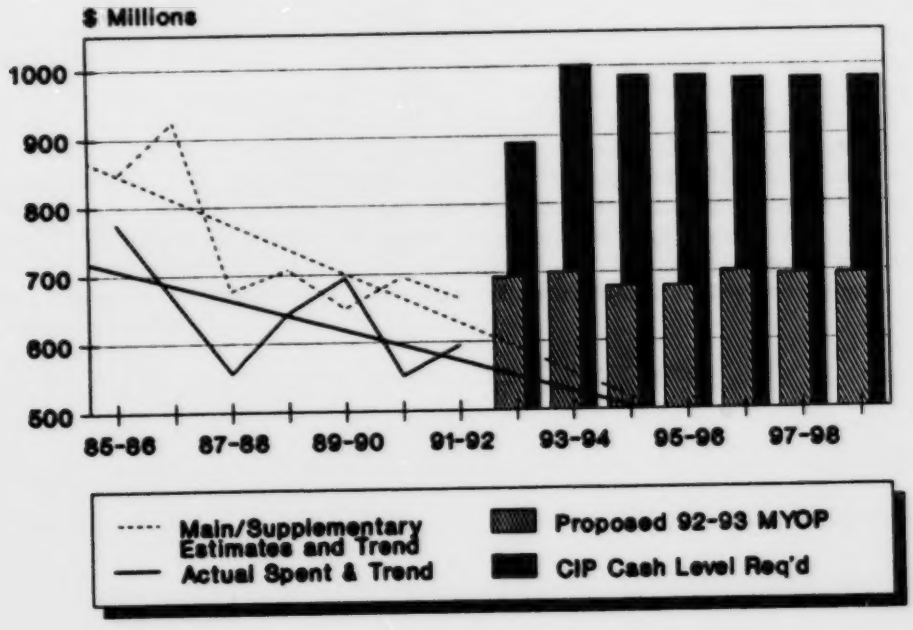


Figure 3-6 outlines the Department's investment profile during the period between 1985-86 and 1997-98. Between 1985-86 and 1991-92, Main Estimates levels and actual expenditures are displayed for each fiscal year. These are accompanied by trend lines which reflect the steady decline of appropriations and expenditures during this period. The decline in capital expenditures can be attributed mainly to the effects of the fiscal restraint regime. The bars in the graph display proposed Multi-year Operational Plan capital reference levels and medium term requirements as documented in the Department's Capital Investment Plan.

For the Estimates year, an amount of $103.5 million has been estimated for economic slippage of capital projects. This estimate of slippage reflects the fact that, in a sufficiently large population of capital projects, some inevitably will be delayed or temporarily interrupted by events beyond the Department's control. Examples of such events are labour disputes, contract disputes, material shortages, contractor insolvencies and weather. Over a number of years, it is possible, statistically and judgmentally, to measure the effect of these events and predict with reasonable accuracy, the amount of slippage for the whole capital program. Figure 3-7 shows the effect of slippage on the 1992-93 capital program for each activity. The column entitled "Projects Listed" reflects those projects displayed in Figures 3-8 to 3-12 inclusive.

**Figure 3-7 : Capital-Discounting for Slippage - 1992-93 Estimates**

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Projects Listed | Not Listed | Total Program | Discount for Slippage | Total Estimates |
| Policy and Coordination | 41,020 | 626 | 41,646 | 2,431 | **39,215** |
| Marine/CCG | 97,234 | 51,857 | 149,091 | 12,203 | **136,888** |
| Aviation | 303,898 | 30,863 | 334,761 | 65,627 | **269,134** |
| Airports | 109,066 | 65,152 | 174,218 | 22,245 | **151,973** |
| Surface | - | 2,419 | 2,419 | 39 | **2,380** |
| Departmental Administration | 11,432 | 7,067 | 18,499 | 977 | **17,522** |
| Total | 562,650 | 157,984 | 720,634 | 103,522 | **617,112** |

Figures 3-8 to 3-12, which follow, list for each activity, individual capital projects, by sub-activity, province and location. Where the location is not specified in bold type, the project involves multiple locations. In addition, for each project an indication is given of its class of estimate (from A to C - A being the most accurate), and approval status (either a Treasury Board approval of PPA - Preliminary Project Approval, or EPA - Effective Project Approval; or, a Departmental approval - DA). All projects with a total estimated cost of $1 million and more are listed. As well, those projects which had been listed in previous Estimates and for which expenditures had been forecast for future years are also listed. Explanation for projects with total estimated costs that have changed by 20% or $1 million dollars, are footnoted. Finally, details of the Department's Major Crown Projects are presented in the addendum beginning on p. 3-24.

## Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Require-ments |
|---|---|---|---|---|---|
| **FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)** | | | | | |
| **HEADQUARTERS** | | | | | |
| **Marine Navigation Systems** | | | | | |
| Rebuild 1 MBB BO:105 Helicopter (B-DA) | 1,791 | 1,790 | 178 | 1,612 | - |
| Fleet Assets Information System SARS Redevelopment (B-DA) | 2,036 | 2,061 | 1,280 | 781 | - |
| Fleet Restructuring - 2 Catamarans and 1 Air Cushioned Vehicle (C) | - | 28,487 | 82 | 7,391 | 21,014 |
| Fleet Restructuring - Modifications to Several Vessels (C-DA) | - | 2,906 | - | 769 | 2,137 |
| **Icebreaking and Arctic Operations** | | | | | |
| Vessel Modernization CCGS Louis St.Laurent (B-EPA) | 132,495 | 132,495 | 115,082 | 16,824 | 589 |
| **Marine Search and Rescue** | | | | | |
| ARUN (*S Class Replacement) (Formerly CCGS Spume replacement) (B-DA) | 3,178 | 3,178 | 1,942 | 1,173 | 63 |
| Acquisition of Type 500 - 2 SAR Vessels (B-EPA) | 44,088 | 44,013 | 43,388 | 625 | - |
| Lifeboat Replacement (B-EPA) | - | 46,554 | 106 | 5,290 | 41,158 |
| **COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)** | | | | | |
| **NEWFOUNDLAND** | | | | | |
| Cape Race - Replace Loran C (B-EPA) | 16,570 | 16,570 | 5,115 | 6,850 | 4,605 |
| **Placentia Bay** | | | | | |
| Vessel Traffic Services Equipment Acquisition (B-EPA) | 5,317 | 5,317 | 2,234 | 3,083 | - |
| **Cuslett** | | | | | |
| Vessel Traffic Services Equipment Acquisition (A-DA) | - | 1,485 | - | 1,485 | - |
| Lightstation Standardization Phase I (B-EPA) | 9,022 | 9,028 | 8,628 | 400 | - |
| **NEW BRUNSWICK** | | | | | |
| **Saint John (Fundy)** | | | | | |
| Vessel Traffic Services Equipment Acquisition (B-EPA) | 9,832 | 9,832 | - | 2,876 | 6,956 |

## Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| **COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)** | | | | | |
| **NOVA SCOTIA** | | | | | |
| **Canso Canal** | | | | | |
| Dewatering System (B-EPA) | 6,209 | 6,209 | 2,565 | 3,049 | 595 |
| **Liverpool** | | | | | |
| Queens Harbour Improvements Engineering & Environmental Studies (B) | - | 800 | - | 800 | - |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Québec** | | | | | |
| Vessel Traffic Services Radar Replacement (B-EPA) | 6,675 | 6,678 | 6,589 | 89 | - |
| **Montréal** | | | | | |
| Vessel Traffic Services Radar Replacement (B-EPA) | 11,306 | 10,691 | 9,648 | 1,043 | - |
| Installation of Solar Powered Navigational Lights (B-DA) | - | 1,243 | 600 | 643 | - |
| **ONTARIO** | | | | | |
| Installation of Lightstation Power Supply (B-DA) | 1,356 | 1,231 | 1,021 | 210 | - |
| **BRITISH COLUMBIA** | | | | | |
| **Comox** | | | | | |
| Coast Guard Radio Station Consolidated Plan (B-DA) | 2,752 | 2,732 | 1,792 | 651 | 289 |
| **1.Prince Rupert** | | | | | |
| Coast Guard Radio Station Consolidated Plan (B-DA) | 1,365 | 1,065 | 957 | 108 | - |
| **Fraser River** | | | | | |
| Steveston Training Wall (B-EPA) | 13,631 | 13,631 | 3,150 | 9,590 | 891 |
| **NORTHWEST TERRITORIES** | | | | | |
| **Iqaluit** | | | | | |
| Operations Centre (B-EPA) | 3,344 | 3,344 | 350 | 2,994 | - |
| **MULTI-PROVINCE** | | | | | |
| Lightstation Monitoring Program (B-EPA) | 17,449 | 18,066 | 15,517 | 1,181 | 1,368 |
| Hard Copy Communications Systems for Vessels (B-EPA) | 3,304 | 3,254 | 938 | 500 | 1,816 |

1. See p. 3-10 for explanation of major change in estimated cost.

## Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Marine/Canadian Coast Guard

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| **COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)** | | | | | |
| **MULTI-PROVINCE (Cont'd)** | | | | | |
| Acquisition of Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) for CCG Vessels (B-DA) | 1,715 | 1,748 | 465 | 200 | 1,083 |
| Acquisition of VHF Direction Finders for CCG Vessels (B-EPA) | 3,028 | 3,028 | 877 | 600 | 1,551 |
| Shipboard Communications Consoles Replacement (B-EPA) | 3,678 | 3,825 | 3,537 | 288 | - |
| Continuous Maritime Broadcast Equipment Replacement Program (B-DA) | 2,484 | 2,484 | 1,074 | 900 | 510 |
| NAVTEX System (B-EPA) | 5,047 | 4,654 | 1,416 | 1,100 | 2,138 |
| Replace Maritime Simulators (B-EPA) | 13,843 | 14,809 | 29 | 5,739 | 9,041 |
| Buoy Solarization Program (B-DA) | - | 1,747 | 764 | 983 | - |
| **HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP)** | | | | | |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Tadoussac** | | | | | |
| Reconstruct Wharf (B-DA) | 6,144 | 5,994 | 4,715 | 1,279 | - |
| **Tête à la Baleine** | | | | | |
| Reconstruct Wharf (B-DA) | 5,252 | 5,252 | 4,217 | 1,035 | - |
| **Paspebiac** | | | | | |
| Reconstruct Wharf (B-DA) | 6,600 | 6,600 | 6,109 | 491 | - |
| **St-Ignace de Loyola** | | | | | |
| Reconstruct Wharf (B-DA) | 3,771 | 3,721 | 3,553 | 168 | - |
| **Les Méchins** | | | | | |
| Reconstruct Wharf (B-EPA) | 8,759 | 8,759 | 6,355 | 2,340 | 64 |
| **Baie Comeau** | | | | | |
| Harbour Restoration (B-EPA) | 25,884 | 25,884 | 24,822 | 1,062 | - |
| **Rimouski** | | | | | |
| Reconstruct Wharf (C-PPA) | - | 23,802 | 600 | 5,900 | 17,302 |
| **Baie Ste-Catherine** | | | | | |
| Reconstruct Wharf (C-DA) | - | 3,000 | 150 | 2,750 | 100 |
| **Gros Cacouna** | | | | | |
| Engineering Environmental and Economic Studies (B) | - | 3,607 | - | 2,382 | 1,225 |

## Explanation of Major Changes - Previously versus Currently estimated Total Costs- Marine/Canadian Coast Guard

| (thousands of dollars) | | From Page | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Increase/ (Decrease) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | **Prince Rupert** - Coast Guard Radio Station<br><br>Some of the old equipment did not have to be replaced which resulted in equipment procurement savings and associated structural design savings. | 3-8 | 1,365 | 1,065 | (300) |

## Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Aviation

The following abbreviations or acronyms are, or may be, used in the subsequent project listing.

| | |
|---|---|
| ACC | Area Control Centre |
| ANS | Air Navigation Systems |
| ASDE | Air Surface Detection Equipment |
| ATB | Air Terminal Building |
| ATB/OPS | Air Terminal Building/Operation Building |
| ATCOPS | Air Traffic Control Operators |
| ATC | Air Traffic Control |
| ATS | Air Traffic Services |
| AWOS | Automated Weather Observing System |
| BILCOM | Bilingual Communication Project |
| CAATS | Canadian Automated Air Traffic System |
| CARS | Community Aerodrome Radio Stations |
| CASS | Canadian Airport Security Systems |
| CPMS | Control and Performance Monitoring System |
| DCPC | Direct Current Power Control |
| DF | Direction Finder Project |
| DME | Distance Measuring Equipment |
| EDM | Electronic Duty Manager |
| EDP | Electronic Data Processing |
| EMD | Electro-Magnetic Detection |
| FSS | Flight Service Station |
| GAATS | Gander Automated Air Traffic System |
| ICCS | Integrated Communications Control System |
| IF | Intermediate Fix (IFR Approach) |
| IFR | Instrument Flight Rules |
| ILS | Instrument Landing System |
| IRS | Interim Regional Simulators |
| JETS | Joint Enroute Terminal Service |
| LOC/DME | Localizer/Distance Measuring Equipment |
| MACS | Modular Aeronautical Communication Switch |
| MIDS | Multi Purpose Information Display System |
| MLS | Microwave Landing System |
| MODS | Modifications |
| NDB | Non-Directional Beacon |
| PAL | Peripheral Station |
| P.I.A. | Pearson International Airport |
| RAMP | Radar Modernization Project |
| RATD | Regional Air Traffic Display (simulators) |
| RATS | Regional Air Traffic Simulator |
| RCO | Remote Control Outlet |
| R&D | Research and Development |
| RDPS | Radar Data Processing System (RAMP) |
| RFSS | Remote Flight Service Station |
| RVR | Runway Visual Range |
| SEIP | System Engineering & Integration |
| TACAN | Tactical Air Navigation Aid |
| TCTI | Transport Canada Training Institute |
| TCU | Terminal Control Unit |
| TELECOM | Telecommunications |
| TWR | Control Tower |
| UHF | Ultra High Frequency |
| VHF | Very High Frequency |
| VHF-AM | Very High Frequency - Amplitude Modification |
| VHF-DF | Very High Frequency - Direction Finder |
| VIP/OIDS | Visual Information Projection/Operational Information Display System |
| VOR | Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment |
| VOR/DME | Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment |
| VORTAC | VOR and TACAN Co-located |
| VOT | Very High Frequency Omni Test Equipment |

## Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Aviation

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Require-ments |
|---|---|---|---|---|---|
| **AIR NAVIGATION SYSTEM** | | | | | |
| **Headquarters - Ottawa** | | | | | |
| System Engineering & Integration Project (B-EPA) | 61,500 | 61,500 | 45,032 | 10,350 | 6,118 |
| Translate Manuals (Electrical Systems) (B-EPA) | - | 22,298 | 500 | 5,416 | 16,382 |
| Uninterruptible Power Units (B-EPA) | 14,475 | 14,475 | 10,526 | 3,323 | 626 |
| GAATS-System On-going Support (B-DA) | 2,979 | 2,979 | 2,935 | 44 | - |
| Operational Information Display System (B-DA) | 5,496 | 5,496 | 4,742 | 754 | - |
| National Flight Data Processing Soft/HardWare (B-DA) | 2,924 | 2,924 | 2,397 | 527 | - |
| Flight Data Processing Strip Printer (B-DA) | 1,818 | 1,818 | 1,815 | 3 | - |
| Interim Regional Simulators (B-DA) | 2,919 | 2,919 | 2,914 | 5 | - |
| Modular Aeronautical Communications Switch (B-EPA) | 48,634 | 48,634 | 47,162 | 1,205 | 267 |
| Procurement of ICCS Training Simulator (B-DA) | 7,407 | 7,407 | 5,179 | 2,228 | - |
| Modernize Flight Service Station Operations (B-DA) | 3,382 | 3,382 | 3,138 | 244 | - |
| VHF-AM Mobile Transceivers (B-DA) | 2,793 | 2,793 | 2,052 | 741 | - |
| Purchase of Tape Logging Recorders (B-DA) | 1,037 | 1,037 | 1,034 | 3 | - |
| FSS Multi-purpose Information Display System (B-DA) | 6,991 | 6,991 | 6,874 | 117 | - |
| Procure VHF-DF Navaids (B-DA) | 3,902 | 3,902 | 2,542 | 150 | 1,210 |
| Bulk Procure VOR/DME & Support Equipment (B-EPA) | 43,010 | 43,010 | 12,482 | 8,688 | 21,840 |
| TC Costs for TACAN Replacement Program (B-DA) | 4,455 | 4,455 | 1,672 | 600 | 2,183 |
| Bulk Procurement of VHF-DF Systems (B-DA) | 4,175 | 4,175 | 3,441 | 234 | 500 |
| Procurement of 2 Doppler VORs (B-DA) | 1,075 | 1,075 | 580 | 205 | 290 |
| Tube-type ILS Replacement Program (B-DA) | 6,211 | 6,211 | 6,133 | 78 | - |
| Tube-type ILS Replacement Phase II (B-EPA) | 12,469 | 12,469 | 11,904 | 565 | - |
| Monitor/Controller Procurement (B-DA) | 5,416 | 5,416 | 3,050 | 2,366 | - |
| Transmissometer Systems (B-DA) | 7,870 | 7,870 | 1,619 | 3,848 | 2,403 |
| Radar Modernization Project (B-EPA) | 810,504 | 810,504 | 749,001 | 61,503 | - |
| Canadian Automated Air Traffic System (A-EPA) | 658,658 | 658,658 | 116,222 | 124,860 | 417,586 |
| Technical Systems Centre Renovation (B-DA) | - | 6,760 | 780 | 5,965 | 15 |
| Combined ANS Facility (B-EPA) | 34,976 | 34,976 | 31,123 | 3,853 | - |
| Investigation of Automatic Dependent Surveillance (B-DA) | 2,648 | 2,648 | 1,633 | 815 | 200 |
| Development of Computer Based Training Systems (B-DA) | 1,936 | 1,936 | 1,019 | 917 | - |
| Microwave Landing System (B-PPA) | 448,324 | 448,324 | 13,649 | 600 | 434,075 |
| Canadian Airspace Management Simulator (B- PPA) | 76,581 | 46,880 | 1,400 | - | 45,480 |

## Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| **AIR NAVIGATION SYSTEM (cont'd)** | | | | | |
| **NOVA SCOTIA** | | | | | |
| **Halifax** | | | | | |
| Replace Control Tower (B-DA) ..... | - | 6,578 | 395 | 67 | 6,116 |
| **NEW BRUNSWICK** | | | | | |
| **1.Moncton Regional Office** | | | | | |
| Automated Admin/Operations Data Management System (B-DA) ..... | 1,234 | 1,637 | 1,181 | 456 | - |
| **Moncton Riverview ACC** | | | | | |
| Move Terminal Control Unit to Area Control Centre (B-DA) ..... | - | 1,929 | 1,579 | 350 | - |
| **Saint John** | | | | | |
| Replace Control Tower (B-DA) ..... | 5,320 | 4,451 | 2,781 | 1,670 | - |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Bagotville** | | | | | |
| Purchase & Install VOR/DME (A-DA) ..... | 2,524 | 2,524 | 2,365 | 159 | - |
| **Dorval** | | | | | |
| Replace Control Tower (A-DA) ..... | 9,895 | 9,894 | 4,538 | 5,156 | 200 |
| **Québec** | | | | | |
| Consolidate TCU to Montréal ACC (B-DA) ... | 2,378 | 2,378 | 1,502 | 876 | - |
| **2.Roberval** | | | | | |
| Replace FSS (A-DA) ..... | 4,187 | 3,327 | 2,488 | 839 | - |
| **ONTARIO** | | | | | |
| **London** | | | | | |
| Refurbish Tower (B-DA) ..... | - | 1,026 | 775 | 251 | - |
| **Oshawa** | | | | | |
| Install VHF Localizer and Co-locate DME (B-DA) ..... | - | 1,072 | 81 | 991 | - |
| **MANITOBA** | | | | | |
| **Winnipeg** | | | | | |
| Establish New Area Control Centre (B-EPA) . | 27,415 | 27,345 | 26,966 | 379 | - |
| **Winnipeg** | | | | | |
| Rebuild Tower (B-DA) ..... | 3,081 | 3,195 | 752 | 1,876 | 567 |
| **ALBERTA** | | | | | |
| **Calgary** | | | | | |
| Air Operations Building/ Control Tower (B-EPA) ..... | 16,376 | 16,376 | 15,855 | 521 | - |

1. and 2. See p. 3-15 for explanation of major change in estimated cost.

## Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| **AIR NAVIGATION SYSTEM (cont'd)** | | | | | |
| **BRITISH COLUMBIA** | | | | | |
| **Vancouver** | | | | | |
| Project Team - Airside Capacity Enhancement (B-DA) ..... | - | 1,413 | 723 | 690 | - |
| **Victoria Inner Harbour** | | | | | |
| Establish New Victoria Inner Harbour FSS (B-DA) ..... | 3,747 | 3,747 | - | - | 3,747 |
| **AIRCRAFT SERVICES** | | | | | |
| **Headquarters - Ottawa** | | | | | |
| Turbojet & Simulator Acquisition (A-EPA) ... | 59,680 | 59,680 | 25,353 | 31,334 | 2,993 |
| **ONTARIO** | | | | | |
| **Hamilton** | | | | | |
| New Flight Services Hangar (B-EPA) ..... | 10,499 | 10,499 | 833 | 4,500 | 5,166 |
| **Ottawa** | | | | | |
| Renovation to Flight Services Hangar (B-DA) . | 9,626 | 9,950 | 883 | 6,285 | 2,782 |
| Restoration of Hangar Ramp (A-DA) ..... | 1,214 | 1,214 | 714 | 500 | - |
| **MANITOBA** | | | | | |
| **Winnipeg** | | | | | |
| New Flight Services Hangar (B-DA) ..... | 7,062 | 7,062 | 639 | 6,000 | 423 |
| **AVIATION REGULATION** | | | | | |
| **Headquarters - Ottawa** | | | | | |
| National Air Carrier Information System Enhancement (B-DA) ..... | - | 1,234 | 433 | 801 | - |

## Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation

| (thousands of dollars) | From Page | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Increase/ (Decrease) |
|---|---|---|---|---|
| 1. **Moncton** - Automated Admin/Operations Data Management System<br><br>The increase in cost is due to the additional requirement of equipment as a result of organizational changes. | 3-13 | 1,234 | 1,637 | 403 |
| 2. **Roberval** - Replace FSS<br><br>The decrease in the current estimated cost is due to lower than expected tenders. | 3-13 | 4,187 | 3,327 | (860) |

## Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Airports

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| **CENTRAL PROCUREMENT** | | | | | |
| **Headquarters - Ottawa** | | | | | |
| Gloucester Landfill Waste Site Clean-up (B-DA) | 5,477 | 5,028 | 4,370 | 658 | - |
| Mobile Transceivers (B-DA) | 5,159 | 5,159 | 3,311 | 1,848 | - |
| **INTERNATIONAL AIRPORTS** | | | | | |
| **NEWFOUNDLAND** | | | | | |
| **Deer Lake** | | | | | |
| Construct New Air Terminal Building (B-DA) | 5,013 | 5,013 | 4,930 | 83 | - |
| **Gander** | | | | | |
| Replace Curtain Walls Air Terminal Building (B-DA) | 3,890 | 3,380 | 2,298 | 1,082 | - |
| Upgrade Water Distribution System (B-DA) | 1,681 | 1,682 | 219 | 1,463 | - |
| **St. John's** | | | | | |
| Resurface Aprons/Taxi General Aviation Area (B-DA) | 1,610 | 1,604 | 1,551 | 53 | - |
| **NOVA SCOTIA** | | | | | |
| **Halifax International Airport** | | | | | |
| Upgrade Climate Control (B-DA) | 7,136 | 7,136 | 856 | 3,824 | 2,456 |
| Cover Pyritic Slate Phase I (C-DA) | - | 3,334 | 68 | 3,266 | - |
| **NEW BRUNSWICK** | | | | | |
| **Moncton** | | | | | |
| 1.Construct Parallel Taxiway Runway 29 (B-DA) | 3,829 | 2,777 | 2,369 | 408 | - |
| Install Passenger Loading Bridge (B-DA) | - | 1,188 | 43 | 1,145 | - |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Eastmain** | | | | | |
| 2.Rehabilitate Apron (B-DA) | 2,472 | 1,954 | 113 | 1,841 | - |
| **Montréal International Airport (Dorval)** | | | | | |
| Construct New Firehall (B-DA) | 3,965 | 3,964 | 3,358 | 606 | - |
| Restoration/Renovation Roads and Parking (C-DA) | 5,303 | 6,214 | 255 | 40 | 5,919 |
| Apron Repairs (B-EPA) | 13,241 | 13,193 | 7,338 | 5,855 | - |
| Relocate Glycol Basin and Connecting Roadways (C-DA) | 9,768 | 9,762 | 50 | 876 | 8,836 |
| Refurbish Public Arrivals Area Phase II (B-DA) | 7,969 | 7,972 | 83 | - | 7,889 |
| Replace/Renovate Electronic Display Systems (C-DA) | 2,150 | 2,150 | 1 | - | 2,149 |
| Replace/Install Public Address System (B-DA) | 5,480 | 1,129 | - | - | 1,129 |

1. and 2. See p. 3-20 for explanation of major change in estimated cost.

## Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| **INTERNATIONAL AIRPORTS (Cont'd)** | | | | | |
| **QUÉBEC (cont'd)** | | | | | |
| **Québec** | | | | | |
| Replace Cable for Visual Aids 06/24 (B-DA) . | 1,688 | 1,688 | 522 | 1,166 | - |
| Stabilize Slopes on Runway 06/24 (B-DA) . . . | 4,119 | 4,086 | 283 | 3,803 | - |
| Overlay Runway 06/24 (A-DA) . . . . . | 4,418 | 4,418 | 356 | 4,062 | - |
| **Mirabel International Airport** | | | | | |
| Refurbish Concessions/Sterile Area (B-DA) . . | 2,077 | 2,077 | 100 | - | 1,977 |
| **Charlevoix** | | | | | |
| Overlay Runway 15-33 Taxiway A, Apron 1 (B-DA) . . . . . | 1,493 | 1,493 | 137 | - | 1,356 |
| **St-Hubert** | | | | | |
| Overlay Runway 06-24 Taxiway F,G,H,P,T, Parking Lot (B-DA) . . . . . | 2,925 | 2,734 | 139 | - | 2,595 |
| **Regional Office** | | | | | |
| Inuit Management Program (B-DA) . . . . . | 3,123 | 3,157 | 2,954 | 203 | - |
| **ONTARIO** | | | | | |
| **Lester B. Pearson International Airport** | | | | | |
| 3.Restore Runway 06/24 (B-DA) . . . . . | 4,709 | 3,057 | 2,957 | 100 | - |
| Replace Electronic Parking Equipment (B-DA) . . . . . | - | 1,995 | 80 | 1,915 | - |
| Terminal 1 Apron Slab Replacement (B-DA) . | 8,216 | 9,141 | 3,042 | 2,001 | 4,098 |
| Terminal 2 Apron Slab Replacement (B-DA) . | 2,135 | 1,812 | 738 | 1,074 | - |
| Overlay Taxiway Juliet (B-DA) . . . . . | - | 2,554 | 158 | 2,396 | - |
| 4.Modifications to Exit Doors Terminal 1 (B-DA) . . . . . | 670 | 1,930 | 123 | 1,807 | - |
| 5.Replace Terminal 2 Fire Alarm System (B-DA) . . . . . | 547 | 1,771 | 112 | 447 | 1,212 |
| 6.Replace Terminal 1 Fire Alarm System (B-DA) . . . . . | 586 | 1,295 | 68 | 554 | 673 |
| Apron Guidance Light System Terminal 2 (B-DA) . . . . . | - | 1,242 | 213 | 1,029 | - |
| Airport Operations Centre (B-DA) . . . . . | 3,427 | 3,428 | 3,097 | 331 | - |
| **Ottawa International Airport** | | | | | |
| 7.Air Terminal Building Expansion (B-EPA) . . . . . | 52,860 | 56,744 | 53,320 | 3,424 | - |
| Install Passenger Covered Walkways (B-DA) . | - | 1,949 | 785 | 1,164 | - |
| Restoration/Renovation T49 and T51 (B-DA) . | 3,649 | 3,649 | - | - | 3,649 |

3.,4.,5.,6. and 7. - See p. 3-20 for explanation of major changes in estimated cost.

## Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|---|
| **INTERNATIONAL AIRPORTS (Cont'd)** | | | | | |
| **ONTARIO (Cont'd)** | | | | | |
| **Thunder Bay** | | | | | |
| Air Terminal & Flight Service Station (B-PPA) | - | 38,495 | 1,574 | 6,007 | 30,914 |
| Groundside Development (B-DA) | - | 5,897 | 2,652 | 2,790 | 455 |
| Interim Modifications to Terminal Building (B-DA) | 1,585 | 1,422 | 1,394 | - | 28 |
| **Timmins** | | | | | |
| Improve and Expand Air Terminal Building (B-DA) | 4,660 | 4,659 | 324 | 4,335 | - |
| **Windsor** | | | | | |
| Upgrade Mechanical System Air Terminal Building (B-DA) | 1,329 | 1,093 | 1,061 | 32 | - |
| **MANITOBA** | | | | | |
| **Winnipeg International Airport** | | | | | |
| Administration Building Modifications (B-DA) | 7,088 | 7,050 | 2,226 | 4,041 | 783 |
| **SASKATCHEWAN** | | | | | |
| **Regina** | | | | | |
| Restore Runway 12/30 (B-DA) | - | 3,977 | 85 | 3,892 | - |
| **ALBERTA** | | | | | |
| **Calgary International Airport** | | | | | |
| Expand & Re-configure Food & Beverage Services (B-DA) | - | 2,996 | 94 | 2,151 | 751 |
| Automated Access Control System (B-DA) | 1,293 | 1,603 | 140 | - | 1,463 |
| **Edmonton International Airport** | | | | | |
| Apron Expansion (A-DA) | 4,975 | 5,147 | 5,042 | 105 | - |
| Renovate/Remove Asbestos: Terminal Floors 4-7 (B-DA) | 4,965 | 4,949 | 532 | 4,216 | 201 |
| **BRITISH COLUMBIA** | | | | | |
| **Boundary Bay** | | | | | |
| Reactivate Water System (A-DA) | 7,064 | 7,114 | 6,664 | 450 | - |
| **Kelowna** | | | | | |
| Runway Extension (A-DA) | 4,252 | 4,091 | 3,841 | 250 | - |
| **Vancouver International Airport** | | | | | |
| Rehabilitate Taxiway 'L' (B-DA) | 3,390 | 3,390 | 152 | 3,238 | - |
| Air Terminal Building Development Planning (B-DA) | 1,445 | 1,445 | 1,347 | 98 | - |
| High Intensity Edge Lighting Runway 12/30 (B-DA) | 1,018 | 1,017 | 44 | 973 | - |

## Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Airports (Cont'd)

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Require-ments |
|---|---|---|---|---|---|
| **INTERNATIONAL AIRPORTS (Cont'd)** | | | | | |
| **BRITISH COLUMBIA (Cont'd)** | | | | | |
| **Vancouver International Airport (Cont'd)** | | | | | |
| Alternate Electrical Power Supply (B-DA) | - | 8,482 | - | 8,482 | - |
| Gate 9/10 Infill (B-DA) | 4,643 | 4,113 | 1,959 | 2,154 | - |
| 8.Airside Capacity Enhancement (B-DA) | 2,499 | 3,161 | 2,808 | 353 | - |
| **NORTHWEST TERRITORIES** | | | | | |
| **Hay River** | | | | | |
| 9.Overlay Runway 13-31 & Apron (B-DA) | 2,291 | 1,644 | 1,544 | 100 | - |
| **Iqaluit** | | | | | |
| 10.Resurface Apron (B-EPA) | 16,776 | 15,019 | 332 | 7,405 | 7,282 |
| **Norman Wells** | | | | | |
| Construct Terminal Building & Related Works (B-DA) | - | 7,677 | 334 | 6,154 | 1,189 |
| Apron Expansion (B-DA) | 4,004 | 4,005 | 2,471 | 1,534 | - |
| **YUKON** | | | | | |
| **Whitehorse** | | | | | |
| Replace Field Electrical Centre Equipment (B-DA) | - | 1,866 | 84 | 1,782 | - |

8.,9., and 10. - See p. 3-21 for explanation of major changes in estimated cost.

## Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Airports

| (thousands of dollars) | | From Page | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Increase/ (Decrease) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | **Moncton** - Construct Parallel Taxiway Runway 29<br><br>The decrease in the current estimated cost is due to lower than anticipated tenders. | 3-16 | 3,829 | 2,777 | (1,052) |
| 2. | **Eastmain** - Rehabilitate Apron<br><br>A revised project approval document (PAD) seeking an increase in cost for payment of royalties did not get approved. The cost of the project is to remain within $1,954,000. | 3-16 | 2,472 | 1,954 | (518) |
| 3. | **Pearson** - Restore Runway 06/24<br><br>The decrease in the current estimated cost is due to lower than anticipated tenders. | 3-17 | 4,709 | 3,057 | (1,652) |
| 4. | **Pearson** - Modifications to Exit Doors Terminal 1<br><br>The increase in cost is due to a change in requirements to alarm all doors which lead from the aircraft loading bridges. This resulted in an increase from 42 to 95 doors. | 3-17 | 670 | 1,930 | 1,260 |
| 5. | **Pearson** - Replace Terminal 2 Fire Alarm System<br><br>The increase in cost is due to changes in codes, conformity of fire regulations, increase in occupancy areas and number of security doors and design changes. | 3-17 | 547 | 1,771 | 1,224 |
| 6. | **Pearson** - Replace Terminal 1 Fire Alarm System<br><br>The increase in cost is due to changes in codes, conformity of fire regulations, increase in occupancy areas and number of security doors, and design changes. | 3-17 | 586 | 1,295 | 709 |
| 7. | **Ottawa** - Air Terminal Building Expansion<br><br>The increase in cost is due to claims made by the contractor. | 3-17 | 52,860 | 56,744 | 3,884 |

## Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Airports (cont'd)

(thousands of dollars)

| | | From Page | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Increase/ (Decrease) |
|---|---|---|---|---|---|
| 8. | **Vancouver** - Airside Capacity Enhancement<br><br>The increase in cost is a result of broad public and agency review which led to the Environmental Assessment and Review Panel directing Transport Canada to provide additional technical information and to undertake further public consultation before the Panel proceeded with public hearings. | 3-19 | 2,499 | 3,161 | 662 |
| 9. | **Hay River** - Overlay Runway 13-31 and Apron<br><br>The decrease in the current estimated cost is due to lower than anticipated tenders. | 3-19 | 2,291 | 1,644 | (647) |
| 10. | **Iqaluit** - Resurface Apron<br><br>The previously estimated total cost was a "C" class of estimate and has now been refined to a "B" class of estimate. | 3-19 | 16,776 | 15,019 | (1,757) |

## Figure 3-11: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Require-ments |
|---|---|---|---|---|---|
| **CORPORATE** | | | | | |
| **Headquarters - Ottawa** | | | | | |
| Research & Development Airport Security (B-EPA) | 3,910 | 3,923 | 3,706 | 217 | - |
| **FINANCE & ADMINISTRATION** | | | | | |
| **Headquarters - Ottawa** | | | | | |
| Integrated Departmental Financial System (C-PPA) | 17,557 | 17,557 | 1,395 | 3,520 | 12,642 |
| Telecommunications - Tower C (B-EPA) | - | 5,157 | 583 | 1,915 | 2,659 |
| **PERSONNEL** | | | | | |
| **Headquarters - Ottawa** | | | | | |
| Transport Integrated Personnel System - TIPS (B-EPA) | - | 6,667 | 3,733 | 2,934 | - |
| **Cornwall, Ontario** | | | | | |
| Computer Based Training (B-EPA) | 2,361 | 2,330 | 882 | 846 | 602 |
| Replace Air Traffic Control Tower Simulator (C-EPA) | - | 5,000 | - | 2,000 | 3,000 |

## Figure 3-12: Details of Major Capital Projects - Policy and Coordination

| (thousands of dollars) | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Require-ments |
|---|---|---|---|---|---|
| **NOVA SCOTIA / P.E.I.** | | | | | |
| **Caribou,NS / Wood Islands, PEI** | | | | | |
| 1.Northumberland Ferry & Terminals (B-EPA) | 52,341 | 64,615 | 13,754 | 41,020 | 9,841 |

1.See p. 3-23 for explanation of major changes in estimated cost.

## Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Policy and Coordination

(thousands of dollars)

| | | From Page | Previously Estimated Total Cost | Currently Estimated Total Cost | Increase/ (Decrease) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | **Northumberland Ferry and Terminals** | 3-22 | 52,341 | 64,615 | 12,274 |
| | This increase is attributable to refinement of EPA costs from Class "C" to Class "B" estimates; the addition of a contingency allowance and the application of more current escalation factors. | | | | |

## Major Crown Projects Addendum

A number of projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports are provided below.

### a. Modernization of the CCGS Louis S. St. Laurent

**Description:** The modernization of the CCGS *Louis S. St.Laurent* is intended to ensure reliability in meeting program requirements for the next 20 years. The overall objective of the modernization is to provide the Canadian Coast Guard Fleet with a cost effective, reliable triple-screw icebreaker that requires fewer resources to operate. The component objectives are the following: increase icebreaking efficiency, reduce fuel consumption, reduce the crewing complement, improve response capability, enhance the safety of the escort duties and replace asbestos insulation with an approved material. Some corroded steelwork that was discovered after the removal of the redundant machinery will also be replaced.

**Lead and Participating Departments**

| | |
|---|---|
| • Lead Authority: | Transport Canada |
| • Service Department: | Supply and Services Canada |
| • Third Party: | Industry, Science and Technology Canada |

| **Major Milestones:** | **Dates** |
|---|---|
| • Award of Contract Definition (CD) (Design) | January 1988 |
| • Submission of Detailed Design by Contractor for Government Approval | Fall 1988 |
| • Vessel modernization and delivery | July 1992 |

**Summary of Costs:**

| (thousands of dollars) | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|
| CCGS Louis S. St. Laurent Modernization | 132,495 | 115,082 | 16,824 | 589 |

**Achievements:** The steelwork replacement was 95% completed by summer 1991 which allowed the installation of the major propulsion system units to be completed during fall 1991 and the installation of new electrical cables and pipe systems to begin.

All underwater hull work and items are complete and the vessel is due to be refloated in early January, 92, at which time the trials and commissioning of the new systems are scheduled to commence. Delivery is expected during summer 1992.

**Sensitivity:** In view of the technology to be used, there is little risk associated with the project. With respect to the financial aspects of the contract, Halifax - Dartmouth Industries Limited (H-DIL) has committed to include all "work arisings" that may occur in relation to the five major systems. In the case of the steelwork replacement, the Crown will use the standard "work arising" process.

## b. Radar Modernization Project (RAMP)

**Overview:** In June 1983, the government approved the procurement and installation of 24 new terminal surveillance radar systems, 17 new independent secondary surveillance radar systems, 29 new display site equipment, and 10 radar data processing and display systems.

**Lead and Participating Departments**

| | |
|---|---|
| • Sponsoring Department: | Transport Canada |
| • Contracting Authority: | Supply and Services Canada |
| • Participating Department: | Industry Science and Technology Canada |

**Major Milestones**

| | Dates |
|---|---|
| • PAD Approved | July 1979 |
| • Preliminary Project Approval | July 1981 |
| • Effective Project Approval | July 1983 |
| • Production/Construction Contract Award | May 1984 |
| • First System Commissioned | August 1989 |
| • System Delivery to First Operational Site | January 1990 |

**Summary of Costs:** The non-recurring costs associated with the approved project are:

| (thousands of dollars) | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|
| RAMP | 810,504 | 749,001 | 61,503 | - |

**Achievements:** To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at $188.4 million and the offset benefits are reported at $168.8 million. Benefits to small businesses are reported at $27.3 million and capital investment is reported at $6.0 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

| | |
|---|---|
| • Atlantic | $20.9 million |
| • Québec | $100.3 million |
| • Ontario | $166.4 million |
| • West | $69.6 million |

Civil work has been completed at 41 sites across Canada. Radar Site Equipment (RSE) has been installed at 35 sites. The RAMP Project Office (RPO) has accepted 32 RSE sites on behalf of Transport Canada. All 10 Radar Data Processing Systems (RDPS) have been installed, tested and inspected. All of the display site equipment (DSE) has been delivered. Fourteen (14) DSE systems have been installed and tested. The first RDPS is scheduled to be commissioned by January 1992. The RSE's will be commissioned in 1992-93.

The Goose Bay radar has been commissioned with a Joint Enroute Terminal System (JETS) digitizer and is operational. This system will be commissioned with RAMP equipment in December 1991.

### c. Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) Project

**Overview:** The procurement strategy for CAATS was approved in June 1988, for operational flight data processing systems at the seven area control centres, including peripheral equipment for three terminal control units, 60 airport control towers and at the altitude reservation unit and the procurement of common controller workstations at the seven area control centres and two terminal control units. Also to be procured are non-operational flight data processing systems and common controller workstations for regional operational training at the Transport Canada Training Institute, Cornwall, for the Research and Experimental Centre at Ottawa International Airport, and for the Technical Systems Centre, Ottawa.

The overall objective of this project is to replace the existing systems infrastructure used for flight data processing and display with a state-of-the-art integrated air traffic control system capable of meeting the following requirements:

- enable the Aviation Activity to reduce significantly the projected long-term growth in personnel, operations and maintenance costs;
- meet future growth-related demands for air traffic services at such levels of service necessary to maintain or increase safety;
- enable air traffic controllers to operate more efficiently, and at increased levels of productivity, through the use of modern and reliable controller workstations; and,
- provide significant benefits to users by reducing air traffic delays and by providing more energy-efficient routes, improved aircraft movement information and flight planning services.

Effective Project Approval was obtained on November 23, 1989, at a total estimated cost of $658,658,000. A comprehensive benefit/cost analysis was completed and shows a ratio of 2:1 (Benefits:Costs).

**Lead and Participating Departments**

| | |
|---|---|
| • Sponsoring Department: | Transport Canada |
| • Contracting Authority: | Supply and Services Canada |
| • Participating Department: | Industry, Science and Technology Canada |

| **Major Milestones** | **Dates** |
|---|---|
| • PAD Approval | May 1985 |
| • P&A Solicitation | May 1987 |
| • Request for Proposal | February 1989 |
| • Preliminary Project Approval | May 1989 |
| • Effective Project Approval | November 1989 |
| • Production/Construction Contract Award | December 1989 |
| • Digital Equipment of Canada (DEC) System Design review | December 1990 |

**Summary of Costs:** The non-recurring costs associated with the approved project are:

| (thousands of dollars) | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|
| CAATS | 658,658 | 116,222 | 124,850 | 417,586 |

**Achievements:** The contract was awarded to Hughes Aircraft of Canada and design work has commenced. The System Requirement Review was successfully conducted in June 1990 and the System Design Review in December 1990. The next major milestone is the Preliminary Design Review scheduled for September 1992.

**d. Microwave Landing System Project (MLS)**

**Overview:** The Microwave Landing System (MLS) is a new electronic precision approach and landing system which was adopted for international use by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in 1978.

With MLS, the reliability of precision approach service in general will increase, while the interference presently experienced with FM broadcast will disappear. MLS will contribute to the advanced automation of the air traffic control system and will form part of the solution to increasing airport capacity problems of the future, enhancing the overall safety of flight in the terminal airspace. The major benefits of MLS will accrue to the user community; mainly the large commercial air carriers. The benefits include reduction in the number of flight disruptions with associated cost savings, and an increase in safety and flight path benefits.

**Lead and Participating Departments**

| | |
|---|---|
| • Sponsoring Department: | Transport Canada |
| • Contracting Authority: | Supply and Services Canada |
| • Participating Departments: | Industry Science and Technology Canada |
| | Atlantic Canada Opportunities Agency |
| | Western Diversification Office |

**Major Milestones**

| | Dates |
|---|---|
| • Approval in Principle | June 1985 |
| • Preliminary Project Approval | July 1989 |
| • Amended Preliminary Project Approval | September 1991 |
| • Effective Project Approval - Phase I | March 1992 |
| • Contract Award - Engineering Development | May 1992 |

**Summary of Costs:** The non-recurring costs estimated for the project are:

| (thousands of dollars) | Currently Estimated Total Cost | Forecast Expenditures to March 31, 1992 | Estimates 1992-93 | Future Years' Requirements |
|---|---|---|---|---|
| MLSP-PPA | 14,249 | 13,649 | 600 | - |
| MLSP-EPA | 434,075 | 2,000 | 31,557 | 400,518 |
| | 448,324 | 15,649 | 32,157 | 400,518 |

**Achievements:** The government's decision to direct the contract for the MLS in Phase I to Micronav Int'l Inc. of Sydney, Nova Scotia, recognizes the opportunity to support Atlantic Canada regional benefits and will lead to employment opportunities.

Effective Project Approval funding requirements are not included in 1992-93 Estimates. MLSP implementation is subject to external or additional funding.

## 4. Transfer Payments

Planned transfer payments of $201.3 million in 1992-93 represent 10.2% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-13 provides a comparative summary information on the levels of grants and contributions, distributed among the Department's activities. Figures 3-14 to 3-19 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

**Figure 3-13: Transfer Payments by Activity**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 | For details See page |
|---|---|---|---|---|
| **Policy and Coordination** | | | | |
| Grants | 19,900 | 18,865 | 17,865 | |
| Contributions* | 130,248 | **132,933 | 151,295 | |
| | 150,148 | 151,798 | 169,160 | 3-30 |
| **Marine/Canadian Coast Guard** | | | | |
| Grants | 19 | 19 | 19 | |
| Contributions | 1,750 | 1,615 | 1,820 | |
| | 1,769 | 1,634 | 1,839 | 3-31 |
| **Aviation** | | | | |
| Grants | 25 | 79 | 29 | |
| Contributions | 1,237 | 1,068 | 2,362 | |
| | 1,262 | 1,147 | 2,391 | 3-32 |
| **Airports** | | | | |
| Grants | - | - | - | |
| Contributions | 38,118 | 37,018 | 34,395 | |
| | 38,118 | 37,018 | 34,395 | 3-32 |
| **Surface** | | | | |
| Grants | - | - | - | |
| Contributions | 9,337 | 11,814 | 16,169 | |
| | 9,337 | 11,814 | 16,169 | 3-33 |
| **Departmental Administration** | | | | |
| Grants | 20 | 20 | 20 | |
| Contributions | 685 | 690 | 339 | |
| | 705 | 710 | 359 | 3-33 |
| **Total Department** | | | | |
| Grants | 19,964 | 18,983 | 17,933 | |
| Contributions | 181,375 | 185,138 | 206,380 | |
| Total Transfer Payments | 201,339 | 204,121 | **224,313 | |
| % Change Over Previous Year | (1.4) | (9.0) | | |

* Includes statutory payment of $ 3,054,000 in 1992-93 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge ($2,800,000 in 1991-92 and $1,762,023 in 1990-91).

** Rounded figure.

## Figure 3-14: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination

| (dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Grants** | | | |
| Province of British Columbia - Ferry and Coastal Passenger and Freight Services | 19,850,000 | 18,814,587 | 17,815,157 |
| Risk Research Institute - University of Waterloo | 50,000 | 50,000 | 50,000 |
| | 19,900,000 | 18,864,587 | 17,865,157 |
| **Contributions** | | | |
| Transportation Research and Demonstrations under the Québec ERDA | - | 500,000 | 864,802 |
| Transportation Association of Canada | 160,000 | 500,000 | 184,920 |
| Borden Mercantile Co. Ltd. | - | - | 168,000 |
| Canadian Airports Communities Association | - | 125,000 | - |
| Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA | - | - | 539 |
| Transportation of Disabled Persons | 40,000 | 600,000 | 597,673 |
| National Strategy for the Integration of Persons With Disabilities | 4,450,000 | 700,000 | - |
| Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements | | | |
| - Newfoundland | 2,001,000 | 18,500,000 | 36,701,453 |
| - Québec | 12,229,000 | 1,444,616 | 10,798,091 |
| Prince Edward Island Co-op Development Agreement | 2,713,000 | 4,807,550 | 2,078,899 |
| Newfoundland Regional Trunk Roads | 20,000,000 | 9,000,000 | - |
| Newfoundland Railway Termination/Land Surveys | 540,000 | - | - |
| Highway Improvement Programs | | | |
| - Nova Scotia | 3,750,000 | 6,770,660 | 15,649,100 |
| - New Brunswick | 5,031,000 | 21,601,720 | 24,346,366 |
| - Québec | - | - | - |
| - Yellowhead Highway | - | 911,093 | 13,487,750 |
| Trans-Canada Highway Agreement - Newfoundland | 30,000,000 | 27,500,000 | 8,355,446 |
| Motor Carriers Safety Code | 2,437,000 | 3,963,700 | 5,593,153 |
| Ferry and Coastal Freight Services | 13,755,000 | 13,183,205 | 12,176,672 |
| Leasing of Grain Cars - Special Assistance | 15,588,000 | 15,500,000 | 15,064,077 |
| Newfoundland Supplementary Pensions | 2,000,000 | 2,000,000 | 1,652,181 |
| Prince Edward Island Provident Fund | 2,000,000 | 1,900,000 | 1,813,761 |
| National Coalition of Owners/Operators Association | - | 25,000 | - |
| Third Summit Conference of the Major Cities in the World | - | 100,000 | - |
| Northern Québec Maritime Infrastructure | 500,000 | - | - |
| High Speed Rail (Québec-Windsor Corridor) | - | 500,000 | - |
| Nova Scotia Highway Program | 10,000,000 | - | - |
| Victoria Jubilee Bridge (Statutory) | 3,054,000 | 2,800,000 | 1,762,023 |
| | 130,248,000 | 132,932,544 | 151,294,906 |
| **Total Transfer Payments** | 150,148,000 | 151,797,131 | 169,160,063 |

## Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Marine/Canadian Coast Guard

| (dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Grants** | | | |
| Grant to the Writers' Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award | 150 | 150 | 150 |
| Grants to institutions assisting sailors: | | | |
| Welland Canal Mission for Sailors | 300 | 300 | 300 |
| Missions to Seamen, Toronto, Ontario | 300 | 300 | 300 |
| Seamen's Mission Society, Saint John, N.B. | 200 | 200 | 200 |
| British Sailor's Society (Canada) | 10,000 | 10,000 | 10,000 |
| Mariners' House of Montréal, Montréal P.Q. | 600 | 600 | 600 |
| Missions to Seamen, Lakehead Branch | 300 | 300 | 300 |
| Missions to Seamen, Sarnia and Windsor | 300 | 300 | 300 |
| Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C. | 300 | 300 | 300 |
| Grant to the Canada Safety Council | 1,667 | 1,667 | 1,667 |
| Grant to the Canadian Port and Harbour Association | 5,000 | 5,000 | 5,000 |
| | 19,117 | 19,117 | 19,117 |
| **Contributions** | | | |
| Contribution to the Canadian Red Cross Society | 250,000 | 250,000 | 250,000 |
| Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries | 1,500,000 | 1,265,000 | 1,221,251 |
| Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Québec Subsidiary Agreement on Transportation Development | - | - | 3,321 |
| Contribution to the Council of Forest Industries of B.C. | - | 90,000 | 90,000 |
| Contribution to the International Maritime Organization (IMO) | - | - | 250,000 |
| Contribution to District of Port Hardy | - | - | 5,000 |
| Contribution to the Town of Botwood | - | 10,000 | - |
| | 1,750,000 | 1,615,000 | 1,819,572 |
| **Total Transfer Payments** | 1,769,117 | 1,634,117 | 1,838,689 |

## Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Aviation

| (dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Grants** | | | |
| Aero Club of Canada (formerly Royal Canadian Flying Clubs Association) | 25,000 | 25,000 | 25,000 |
| L'Association des Gens de l'Air du Québec | - | 4,000 | 4,000 |
| Airshow Canada | - | 50,000 | - |
| | 25,000 | 79,000 | 29,000 |
| **Contributions** | | | |
| Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarships | 25,000 | 25,000 | 25,000 |
| Payments to other governments or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways' facilities | 500,000 | 400,000 | 342,787 |
| Contributions to flying clubs, schools and instructors | 112,000 | 107,000 | 94,110 |
| Société de Développement de la Baie James (SDBJ) | 600,000 | 500,000 | 1,900,000 |
| Recreational Aircraft Association | - | 36,000 | - |
| | 1,237,000 | 1,068,000 | 2,361,897 |
| **Total Transfer Payments** | 1,262,000 | 1,147,000 | 2,390,897 |

## Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Airports

| (dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Contributions** | | | |
| Contributions for the operation of municipal or other airports | 16,118,000 | 16,218,000 | 13,932,793 |
| Contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local/commercial, or other airports and related facilities: | | | |
| Québec - Nouveau Québec Inuit Airports | 9,000,000 | 6,600,000 | 7,628,647 |
| Newfoundland - Contributions to construct runways and related facilities in Labrador | 500,000 | 900,000 | 843,917 |
| Other airport improvements including Manitoba ERDA | | - | 336,300 |
| Other contributions to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local/commercial, or other airports and related facilities | 12,500,000 | 13,300,000 | 11,653,239 |
| **Total Transfer Payments** | 38,118,000 | 37,018,000 | 34,394,896 |

## Figure 3-18: Details of Transfer Payments - Surface

| (dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Contributions** | | | |
| Railway Grade Separations (formerly Railway Relocation and Crossing) | 600,000 | 3,077,200 | 6,171,899 |
| Grade Crossing Improvements | 8,500,000 | 8,500,000 | 9,785,948 |
| Countermeasures Research | 87,000 | 87,000 | 60,917 |
| Operation Lifesaver | 150,000 | 150,000 | 150,000 |
| **Total Transfer Payments** | 9,337,000 | 11,814,200 | 16,168,764 |

## Figure 3-19: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

| (dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Grants** | | | |
| National Transportation Week Committee | 20,000 | 20,000 | 20,000 |
| | 20,000 | 20,000 | 20,000 |
| **Contributions** | | | |
| Airport Devolution Feasibility Studies | 300,000 | 300,000 | 49,169 |
| Aéroports de Montréal (Québec ERDA) | - | - | 200,000 |
| International Aviation Management Training Institute (IAMTI) | 315,000 | 320,000 | 90,000 |
| International Civil Aviation Organization | 70,000 | 70,000 | - |
| | 685,000 | 690,000 | 339,169 |
| **Total Transfer Payments** | 705,000 | 710,000 | 359,169 |

## 5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority of $1,181.8 million for 1992-93. This decreases the requirement for funding through appropriations by 37.4% of gross budgetary program expenditures. Certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the Program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-20 provides a summary of both vote-netted and CRF revenues by Activity.

**Figure 3-20: Summary of Revenues by Activity**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | % of Total | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|---|
| **Vote-netted Revenue** | | | | |
| Policy and Coordination | - | - | - | - |
| Marine/Canadian Coast Guard | 41,390 | 3.5 | 15,221 | 12,954 |
| Aviation | 608,580 | 51.5 | 524,517 | 494,318 |
| Airports | 521,210 | 44.1 | 561,683 | 574,763 |
| Surface | 310 | - | - | |
| Departmental Administration | 10,337 | 0.9 | 18,135 | 12,209 |
| | 1,181,827 | 100.0 | 1,119,556 | 1,094,244 |
| % Change Over Previous Year | 5.6 | | 2.3 | - |
| **Revenue Credited to the CRF** | | | | |
| Policy and Coordination | 125,747 | | 111,416 | 192,764 |
| Marine/Canadian Coast Guard | 7,555 | | 29,165 | 28,726 |
| Aviation | 1,201 | | 1,799 | 9,207 |
| Airports | 400 | | 400 | 425 |
| Surface | - | | 300 | 150 |
| Departmental Administration | - | | - | - |
| | 134,903 | | 143,080 | 231,272 |
| **Total Revenues** | 1,316,730 | | 1,262,636 | 1,325,516 |
| % Change Over Previous Year | 4.3 | | (4.7) | - |

Wind-down of the Airports Revolving Fund (ARF) at March 31, 1991, has resulted in the requirement to restate past expenditures and revenues i.e. revenues, recoveries and Air Transportation Tax (ATT). In effect, recoveries relating to major federal airports ($119.4M in 1990-91) have been removed from the revenue accounts. In order to retain financial and performance comparability, the decision to reduce and display Airports' appropriations at zero, requires that Aviation receive a commensurated increase in ATT allocations in 1990-91 and 1991-92. However in 1992-93, a new methodology for the allocation of ATT attributes the full amount to Aviation.

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source and activity is provided in Figure 3-21. Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on p. 3-36.

## Figure 3-21: Summary of Revenue by Source

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **A. Vote-Netted Revenues and Recoveries** | | | |
| 1. Revenues: Sources External to Federal Government | | | |
| Marine/Canadian Coast Guard | 41,143 | 14,936 | 12,662 |
| Aviation | 45,698 | 32,700 | 31,485 |
| Airports | 517,910 | 481,300 | 530,773 |
| Surface | 310 | - | - |
| Departmental Administration | 155 | 122 | 154 |
| | 605,216 | 529,058 | 575,074 |
| 2. Recoveries: Sources Within Federal Government External to Transport Canada | | | |
| Marine/Canadian Coast Guard | 247 | 281 | 292 |
| Aviation | 104 | 400 | 173 |
| Airports | 1,943 | 1,943 | 864 |
| Departmental Administration | 2,295 | 2,392 | 2,695 |
| | 4,589 | 5,016 | 4,024 |
| 3. Air Transportation Tax | | | |
| Aviation | 547,024 | 476,017 | 446,650 |
| Airports | - | 77,083 | 41,769 |
| | 547,024 | 553,100 | 488,419 |
| 4. Recoveries: Intra-Departmental | | | |
| Marine | - | 4 | - |
| Aviation | 15,754 | 15,400 | 16,010 |
| Airports | 1,357 | 1,357 | 1,357 |
| Departmental Administration | 7,887 | 15,621 | 9,360 |
| | 24,998 | 32,382 | 26,727 |
| **Total Vote-Netted Revenues and Recoveries** | 1,181,827 | 1,119,556 | 1,094,244 |
| **B. Receipts Credited to Consolidated Revenue Fund** | | | |
| Policy and Coordination | 125,747 | 111,416 | 192,764 |
| Marine/Canadian Coast Guard | 7,555 | 29,165 | 28,726 |
| Aviation | 1,201 | 1,799 | 9,207 |
| Airports | 400 | 400 | 425 |
| Surface | - | 300 | 150 |
| Departmental Administration | - | - | - |
| **Total Credits to Consolidated Revenue Fund *** | 134,903 | 143,080 | 231,272 |
| **Total Revenues** | 1,316,730 | 1,262,636 | 1,325,516 |

* Receipts credited to Consolidated Revenue Fund are not available for use by the Department.

**Details of Major Sources of Revenues/Recoveries**

To gain a further appreciation of the nature of Transport revenues and recoveries, details are provided for the three activities that generate 99.1% of total amounts collected.

**Marine/Canadian Coast Guard:** Figure 3-22 provides revenue details on the Marine/Canadian Coast Guard Activity. Note that CRF revenues are not available to the Program.

**Figure 3-22: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Vote-Netted Revenue** | | | |
| Arctic Resupply | 13,300 | 14,369 | 12,077 |
| Employee Deductions for Housing Rentals | 493 | 467 | 418 |
| Prescott Shops Operations | 100 | 100 | 167 |
| Recovery from DOE | 29 | 31 | 29 |
| Recovery from DFO | 218 | 250 | 263 |
| Wharfage and Harbour Dues | *12,210 | - | - |
| Ship Safety and Registration Tariffs | *2,662 | - | - |
| Marine Radio Traffic Revenue | *2,374 | - | - |
| Miscellaneous | 10,004 | 4 | - |
| | 41,390 | 15,221 | 12,954 |
| **Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)** | | | |
| Wharfage and Harbour Dues | *- | 12,210 | 11,938 |
| Ship Safety and Registration Dues | *- | 2,899 | 2,765 |
| Marine Radio Traffic Revenue | *- | 2,370 | 1,979 |
| Charter of Cable Repair Ship | 6,925 | 9,186 | 7,863 |
| Interest on Investment | 17 | 26 | 44 |
| Other | 613 | 2,474 | 4,137 |
| | 7,555 | 29,165 | 28,726 |
| **Total Revenue** | 48,945 | 44,386 | 41,680 |

* In 1992-93 certain revenues which had previously been CRF were converted to vote-netting revenues.

**Aviation and Airports:** Approximately 95.6% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports Activities. Following is a discussion of major sources.

**Rentals, Concessions and Parking:** Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and general aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales and/or a guaranteed annual payment by a public tender process. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

**Air Transportation Tax:** This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax revenue between Airports and Aviation has recently been revised. In past years, an interim allocation method for Airports provided only sufficient tax to reduce Airports appropriations to zero. The balance of Air Transportation Tax was allocated to the Air Navigation Services sub-activity of Aviation. In 1992-93, a new methodology attributes the full amount of ATT to Aviation.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at international and national airports.

Figures 3-23 and 3-24 provide further details on revenues/recoveries and air transportation taxes for the Aviation and Airports Activities, respectively.

**Figure 3-23: Aviation Revenues/Recoveries**

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Air Navi-gation Services | Regula-tory Services | Aircraft Services | Total | 1991-92 Forecast Total | 1990-91 Actual Total |
| **Revenues** | | | | | | |
| Sales, Rentals and Licences | 1,642 | 792 | - | 2,434 | 2,237 | 2,193 |
| International En Route Fees | 31,631 | - | - | 31,631 | 29,200 | 28,425 |
| Other Service Fees | 10,641 | 973 | 4 | 11,618 | 1,263 | 619 |
| Services Outside Canada (Regulatory Approvals) | - | 15 | - | 15 | - | 248 |
| **Total Revenues** | 43,914 | 1,780 | 4 | 45,698 | 32,700 | 31,485 |
| **Recoveries:** | | | | | | |
| Marine/Coast Guard - Helicopters and Tele-communication Services | 332 | - | 15,422 | 15,754 | 15,400 | 16,010 |
| Atmospheric Environment Service - Electronics Maintenance/ Weather Observation | 104 | - | - | 104 | 400 | 173 |
| **Total Recoveries** | 436 | - | 15,422 | 15,858 | 15,800 | 16,183 |
| **Air Transportation Tax** | 547,024 | - | - | 547,024 | 476,017 | 446,650 |
| **Total Revenues, Recoveries and Air Tranportation Tax** | 591,374 | 1,780 | 15,426 | 608,580 | 524,517 | 494,318 |
| % Change from Previous Years | | | | 16.0 | 6.1 | - |

## Figure 3-24: Airports Revenues/Recoveries

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Revenues** | | | |
| Rentals | 68,060 | 62,000 | 104,021 |
| Concessions | 200,385 | 176,000 | 196,448 |
| Landing Fees | 148,605 | 144,700 | 123,596 |
| General Terminal Fees | 81,523 | 82,600 | 88,739 |
| Miscellaneous | 19,337 | 16,000 | 17,969 |
| **Total Revenue** | 517,910 | 481,300 | 530,773 |
| **Recoveries** | | | |
| Air Navigation Services | | | |
| Accommodation and Maintenance Services | 1,357 | 1,357 | 1,357 |
| Environmental Services Program | | | |
| Weather Services | 656 | 656 | 864 |
| RCMP | 1,287 | 1,287 | - |
| **Total Recoveries** | 3,300 | 3,300 | 2,221 |
| **Air Transportation Tax** | - | 77,083 | 41,769 |
| **Total Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax** | 521,210 | 561,683 | 574,763 |
| % Change from Previous Year | (7.2) | (2.3) | - |

## 6. Loans, Investments and Advances

From time to time, the government makes non-budgetary loans, investments and advances (LIA) to Crown corporations and other corporations in which the government has an interest. These LIA further other government objectives and are repayable in full with interest. The Department's financial resources and operations are not affected by the levels of LIA. Summary data are presented in Figure 3-25.

**Figure 3-25: Loans, Investments and Advances**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Forecast 1991-92 | Actual 1990-91 |
|---|---|---|---|
| **Loans** | | | |
| **Policy and Coordination** | | | |
| Payment to Canada Ports Corporation re Interport Loan Fund Investment | 20,000 | 30,000 | - |

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-26. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

**Figure 3-26: Outstanding Loans by Debtor and Purpose**

| (dollars) | Balance Mar 31/92 | Maturity Dates | Interest Rates | Scheduled Repayment 1992-93 Principal | Interest |
|---|---|---|---|---|---|
| **Policy and Coordination** | | | | | |
| **Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:** | | | | | |
| St. John's | 1,172,079 | 2000 | 9.330 | 88,777 | 109,355 |
| | 708,944 | 1997 | 10.015 | 91,850 | 71,001 |
| | 196,823 | 1998 | 9.375 | 21,148 | 18,452 |
| | 592,948 | 1998 | 9.785 | 62,914 | 58,020 |
| | 2,670,794 | | | 264,689 | 256,828 |
| Halifax | 2,714,506 | 1996 | 10.000 | 444,629 | 271,451 |
| Saint John | 6,665,062 | 2000 | 12.430 | | 828,467 |
| | 4,243,084 | 1998 | 11.125 | | 472,043 |
| | 1,973,102 | 1998 | 11.000 | | 217,041 |
| | 4,601,413 | 1999 | 11.875 | | 546,418 |
| | 2,569,795 | 2005 | 11.625 | | 298,739 |
| | 20,052,456 | | | | 2,362,708 |
| Prince Rupert | 1,925,545 | 2009 | 9.630 | 42,820 | 189,859 |
| | 2,406,323 | 2009 | 9.570 | 53,831 | 235,820 |
| | 12,547,130 | 2010 | 10.140 | 235,008 | 1,304,902 |
| | 16,878,998 | | | 331,659 | 1,730,581 |

## Figure 3-26: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)

| (dollars) | Balance Mar 31/92 | Maturity Dates | Interest Rates | Scheduled Repayment 1992-93 Principal | Interest |
|---|---|---|---|---|---|
| Belledune | 705,497 | 2000 | 6.440 | 60,285 | 45,434 |
| Chicoutimi | 520,681 | 2000 | 9.090 | 39,837 | 47,330 |
| Montréal | 5,669,002 | 2000 | 6.250 | 488,249 | 354,313 |
| Vancouver | 3,256,201 | 2000 | 7.500 | 266,250 | 244,215 |
| | 52,468,135 | | | 1,895,598 | 5,312,860 |
| **Loans to Saint John Harbour Bridge Authority:** | | | | | |
| Saint John Harbour Bridge Authority | 31,850,926 | - | NIL | 200,000 | NIL |
| **Loans to Other Crown Corporations:** | | | | | |
| Air Canada | 48,002,576 | 1993 | 7.243 | 31,429,274 | 2,917,746 |
| Canadian National Railway Company | 132,980,823 | 1999 | 8.750 | 15,963,746 | 11,294,090 |
| | 180,983,399 | | | 47,393,020 | 14,211,836 |
| **Total Policy and Coordination** | 265,302,460 | | | 49,488,618 | 19,524,696 |
| **Marine/Canadian Coast Guard** | | | | | |
| **Loans to Harbour Commissions** | | | | | |
| Hamilton | 425,000 | 2000 | 4.125 | 50,000 | 17,016 |
| **Total Marine/Canadian Coast Guard** | 425,000 | | | 50,000 | 17,016 |
| **Total Program** | 265,727,460 | | | 49,538,618 | 19,541,712 |

## 7. Net Cost of Program

The Department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the Program.

**Figure 3-27: Estimated Net Budgetary Cost of the Program for 1992-93**

| (thousands of dollars) | Main Estimates 1992-93 (Gross) | Add Other Costs | Total Program Cost | Less Revenue | Estimated Net Program Cost 1992-93 | Estimated Net Program Cost 1991-92* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Total Department | 3,160,390 | 89,310 | 3,249,700 | 1,316,730 | 1,932,970 | 2,153,289 |
| % Change Over Previous Year | | | | | (10.2) | |

* Departments that report a provision of services free of charge to Transport Canada do not provide forecast or actual data. The 1991-92 net program cost is an interpolation based on best available data.

Figure 3-28 details those services provided without charge to the Department that make up the "Other Costs" in Figure 3-27. A summary of revenues credited to the vote, and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-21, p. 3-35.

**Figure 3-28: Services Provided Without Charge By Other Departments**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | Estimates 1991-92 | Estimates 1990-91 |
|---|---|---|---|
| Accommodation provided by the Department of Public Works | 43,338 | 55,598* | 42,396 |
| Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services | 2,017 | 2,091 | 2,098 |
| Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board | 38,315 | 37,447 | 35,234 |
| Employee Compensation Payments provided by the Department of Labour | 5,640 | 4,569 | 3,257 |
| **Total Costs of Services Provided by Other Departments** | 89,310 | 99,705 | 82,985 |

* 1991-92 Estimates inadvertently included Taxes and Operating expenses twice. The figure should have read $42,480.

## B. Other Information

### 1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-29. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

**Figure 3-29: Distribution of Fleet Operating Resources by Marine/Canadian Coast Guard Sub-Activity**

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-93 | | Forecast 1991-92 | | Actual 1990-91 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| Marine Navigation Services | 94,060 | 1,117 | 91,616 | 1,087 | 87,326 | 1,012 |
| Icebreaking and Arctic Operations | 100,042 | 1,008 | 94,870 | 990 | 101,074 | 963 |
| Marine Regulatory | - | - | - | - | 3,274 | 20 |
| Marine Search and Rescue | 67,781 | 867 | 70,042 | 858 | 76,243 | 872 |
| All others | - | - | 495 | - | 1,225 | - |
| | 261,903 | 2,992 | 257,023 | 2,935 | 269,142 | 2,867 |

## 2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 3-30 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

**Figure 3-30: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost**

| (thousands of dollars) | | | Estimated Replacement Cost* (1991-92 dollars) |
|---|---|---|---|
| Numbers ** | Vessel Type | Description | |
| 1 | 1300 | Heavy Gulf Icebreaker | 266,200 |
| 5 | 1200 | Medium Gulf/River Icebreakers | 590,167 |
| 1 | - | Cable Ship | 118,033 |
| 9 | 1100 | Major Navaid Tenders/Light Icebreakers | 634,860 |
| 2 | 1050 | Medium Navaids Tender/Light Icebreakers | 70,500 |
| 6 | 1000 | Medium Navaid Tenders/Ice-strengthened | 328,020 |
| 3 | 900 | Small Navaid Tenders/Ice-strengthened | 134,100 |
| 6 | 800 | Small Navaid Tenders | 25,700 |
| 4 | 700 | Special River Navaid Tenders | 38,960 |
| 4 | 600 | Large Search and Rescue Cutters | 256,867 |
| 2 | 500 | Intermediate Search and Rescue Cutters | 42,700 |
| 7 | 400 | Small Search and Rescue Cutters | 30,800 |
| 1 | 310 | Search and Rescue Ocean Lifeboat | 3,300 |
| 16 | 300 | Search and Rescue Lifeboats | 32,600 |
| 2 | 200 | Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters | 8,100 |
| 9 | 100 | Small Rescue Craft | 12,600 |
| 1 | | Hydrographic Survey Vessel | 54,672 |
| 322 | | Various-size Workboats | 37,000 |
| 28 | | Inshore Rescue Boats | 24,039 |
| 35 | | Helicopters | 180,000 |
| 3 | | Hovercraft | 32,175 |
| 1 | | Fixed-wing Aircraft | 13,400 |
| | | | 2,934,793 |

* The estimated replacement cost is based either on actual recent replacement costs or inflated historical costs.

** Does not include vessels which are kept as spares and for which operating resources are not available.

## 3. Ship Source Oil Pollution Fund

### Background

The Marine/Canadian Coast Guard Activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Ship Source Oil Pollution Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was $40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor-in-Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

### Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 3-31 provides a statement for the period ended September 30, 1991:

**Figure 3-31: Ship Source Oil Pollution Fund**

| (thousands of dollars) | At September 30, 1991 |
|---|---|
| Net Levies (February '72 to September '76) | 34,866 |
| Add: Interest and penalties credited to the fund | 157,460 |
| | 192,326 |
| Less: Administration expenses | 848 |
| Claims settlements | 3,480 |
| | 4,328 |
| Balance in Fund | 187,998 |

## 4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on p. 1-16, on a day-to-day basis Transport Canada activities are governed by the following specific Acts:

**Policy and Coordination:** The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between the Canadian National Railway Company, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

**Marine/Canadian Coast Guard:** For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: the Canada Shipping Act, the Navigable Waters Protection Act, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Pilotage Act, the Harbour Commissions Act, the Toronto Harbour Commissioners Act, the Hamilton Harbour Commissioners Act, the Public Harbours and Ports Facilities Act, and the Carriage of Goods by Water Act.

**Aviation:** The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

**Airports:** Predicated on the same Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

**Surface:** The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Railway Safety Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

**Departmental Administration:** The primary Act governing this Activity is the Financial Administration Act.

A comprehensive summary follows of Statutes for which Transport Canada is directly responsible and those which it administers.

### Statutes Administered by Transport Canada

Aeronautics Act (RSC 1985 c. A-2) as amended
Arctic Waters Pollution Prevention Act (RSC 1985 c. A-12) as amended
Canada Shipping Act (RSC 1985 c. S-9) as amended
Canadian Aviation Safety Board Act (RSC 1985 c. C-12) as amended
Department of Transport Act (RSC 1985 c. T-18) as amended
Government Railways Act (RSC 1985 c. G-7) as amended
Hamilton Harbour Commissioners Act (SC 1912 c. 98) as amended
Harbour Commissions Act (RSC 1985 c. H-1) as amended
Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund Act (SC1907 c. 22) as amended
Marine and Aviation War Risk Act (RSC 1970 c. W-3) as amended
Maritime Code Act (SC 1977-78 c. 41) (not in force)
Meaford Harbour Act (1866 c. 78, SC 1907-08 c. 46)
Montréal Port Wardens Act (SC 1980-81-82-83 c. 8)

## Statutes Administered by Transport Canada (Cont'd)

Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act (RSC 1985 c. M-9) as amended (not in force)
Motor Vehicle Safety Act (RSC 1985 c. M-10)
Motor Vehicle Tire Safety Act (RSC 1985 c. M-11)
National Transportation Act, 1987 (SC 1987 c. 34) as amended
Navigable Waters Protection Act (RSC 1985 c. N-22) as amended
Ontario Harbours Agreement Act (SC 1963 c. 39)
Passenger Tickets Act (RSC 1985 c. P-3)
Pilotage Act (RSC 1985 c. P-14) as amended
Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985 c. P-29) as amended
Québec Port Wardens Act (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Railway Act (RSC 1985 c. R-3) as amended
Railway Safety Act (SC 1988 c. 40)
Safe Containers Convention Act (RSC 1985 c. S-1)
Teleferry Act (RSC 1970 c. T-2) as amended (not in force)
Toronto Harbour Commissioners Act, 1911 (SC 1911 c. 26) as amended
Toronto Harbour Commissioners Act, 1985 (SC 1986 c. 10)
Transport Act (RSC 1985 c. T-17) as amended
Transportation of Dangerous Goods Act (RSC 1985 c. T-19) as amended

## 5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations

Figures 3-32 to 3-38 display details of the funding to Crown corporations that is provided through appropriations. For 1992-93, payments to Crown corporations represent 29.0% of net budgetary, departmental expenditures. Further information concerning the operations of these corporations may be found in Part II of the Estimates.

### Figure 3-32: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | 1991-92 Main Estimates | Difference |
|---|---|---|---|
| Operating expenses | 34,290 | 37,253 | (2,963) |
| Interest and other income* | 688 | 657 | 31 |
| Net operating expenses | 33,602 | 36,596 | (2,994) |
| Less: | | | |
| Non-cash items | 1,167 | 1,079 | 88 |
| Cash required for operations | 32,435 | 35,517 | (3,082) |
| Acquisition of property, plant and equipment | 223 | 58 | 165 |
| Total Budgetary Requirements | 32,658 | 35,575 | (2,917) |

* Tolls discontinued in 1990.

### Figure 3-33: Canada Ports Corporation

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | 1991-92 Main Estimates | Difference |
|---|---|---|---|
| Capital expenditures: | | | |
| Sept-Îles - Québec - | | | |
| Rail Terminal Dock and Alouette Infrastructure | 1,300 | 32,000 | (30,700) |
| Churchill - Dust Control and Hydro | 450 | 350 | 100 |
| Total Budgetary Requirements | 1,750 | 32,350 | (30,600) |

### Figure 3-34: Marine Atlantic Inc.

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | 1991-92 Main Estimates | Difference |
|---|---|---|---|
| Operating expenses | 225,117 | 220,619 | 4,498 |
| Less: Revenue from users | 83,969 | 79,216 | 4,753 |
| Net operating expenses | 141,148 | 141,403 | (255) |
| Less: Non-cash items | 20,690 | 20,690 | - |
| Cash required for operations | 120,458 | 120,713 | (255) |
| Acquisition of property, plant and equipment | 20,000 | 23,845 | (3,845) |
| Total Budgetary Requirements | 140,458 | 144,558 | (4,100) |

### Figure 3-35: VIA Rail Canada Inc.

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | 1991-92 Main Estimates | Difference |
|---|---|---|---|
| VIA Rail Canada Inc. | 361,900 | 411,900 | (50,000) |
| Total Budgetary Requirements | 361,900 | 411,900 | (50,000) |

### Figure 3-36: St. Lawrence Seaway Authority

| (thousands of dollars) | 1992-93 Main Estimates | 1991-92 Main Estimates | Difference |
|---|---|---|---|
| Capital Expenditures | | | |
| Rehabilitation of Welland Canal | 29,000 | 28,700 | 300 |
| Total Budgetary Requirements | 29,000 | 28,700 | 300 |

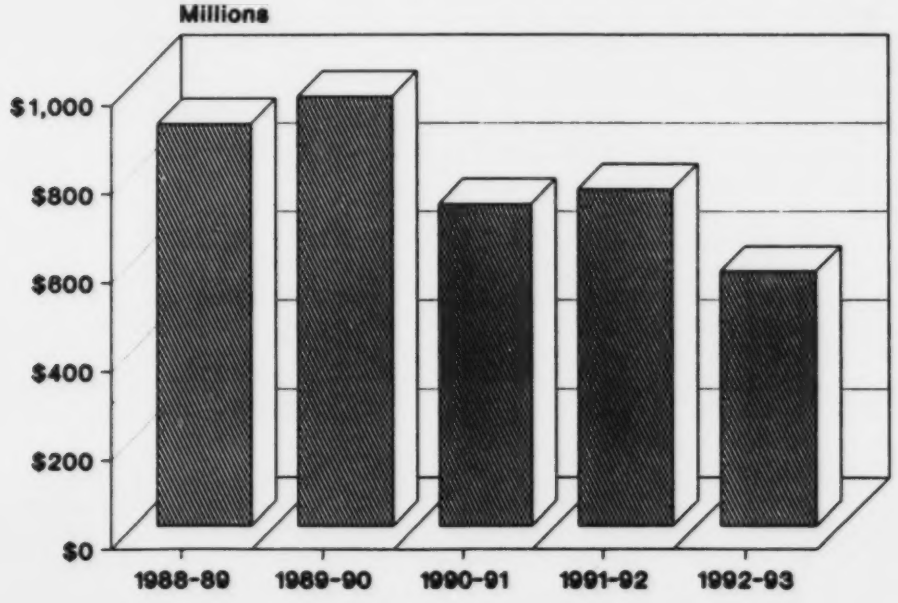
## Figure 3-37: Trend Analysis - Payments to Crown/Other Corporations

| (thousands of dollars) | Estimates 1992-1993 | Forecast 1991-1992 | Actual 1990-1991 | Actual 1989-1990 | Actual 1988-1989 | Actual* 1987-1988 | 6 Year Total | Percent |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jacques Cartier and Champlain Bridges | 32,658 | 32,625 | 27,934 | 13,948 | 8,783 | 6,229 | 122,177 | 2.8 |
| Canada Ports Corporation | 1,750 | 91,824 | 20,008 | 32,053 | 2,775 | 2,144 | 150,554 | 3.4 |
| Marine Atlantic | 140,458 | 133,000 | 143,947 | 265,467 | 126,481 | 127,604 | 936,957 | 21.3 |
| VIA Rail | 361,900 | 427,300 | 441,484 | 521,120 | 607,438 | 604,205 | 2,963,447 | 67.3 |
| St. Lawrence Seaway Authority | 29,000 | 28,700 | 27,300 | 26,900 | 25,400 | 24,500 | 161,800 | 3.7 |
| Pilotage Authorities- | | | | | | | | |
| Atlantic | - | 502 | 200 | - | 492 | 444 | 1,638 | - |
| Laurentian | 2,737 | 4,543 | 2,131 | 1,673 | 1,587 | 1,543 | 14,214 | 0.3 |
| Great Lakes | - | 1,700 | 1,444 | - | - | 1,019 | 4,163 | 0.1 |
| Canarctic Shipping Company Ltd. | 5,721 | 10,000 | 7,763 | 7,740 | 5,964 | 5,855 | 43,043 | 1.0 |
| Others | | | | | | | | |
| Canada Harbour Place Corporation | - | - | - | - | - | 2,000 | 2,000 | 0.1 |
| Canadian National Railway Company | 3 | 9 | 16 | 83 | 113 | 233 | 457 | - |
| | 574,227 | 730,203 | 672,227 | 868,984 | 779,033 | 775,776 | 4,400,450 | 100.0 |
| % Change over Previous Year | (21.4) | 8.6 | (22.6) | 11.5 | 0.4 | - | | |

* Does not include the following items which were written off the Accounts of Canada: Jacques Cartier and Champlain Bridges $59.8 million, Canada Ports Corporation $17.8 million, Marine Atlantic $327.6 million, St. Lawrence Seaway Authority $624.9 million, Coast Ferries Ltd. $0.1 million, Canadian National Railway Company $19.5 million, Vancouver Port Corporation $76.5 million, St-John's Port Corporation $37.8 million, Prince Rupert Port Corporation $27.1 million, and Halifax Port Corporation $25.6 million.

Graphically, the trend in decreasing subsidy expenditures is more evident. All data in Figure 3-38 have been adjusted to 1992-93 constant dollars.

## Figure 3-38: Payments to Crown Corporations (92-93 Constant Dollars)



## Index


Aids to Navigation 1-21, 2-11
Air Traffic 1-10, 1-12, 1-13, 1-15, 1-22, 2-31, 2-33, 2-34, 2-35, 2-36, 2-37, 2-45, 2-48, 2-51, 2-53, 2-69, 2-71, 2-72, 3-2, 3-11, 3-22, 3-26, 3-27
Air Transportation Tax 1-5, 2-32, 2-33, 2-35, 2-49, 3-34, 3-35, 3-36, 3-37, 3-38
Airports Revolving Fund 1-14, 2-50, 3-1, 3-34
Atlantic Pilotage Authority 1-8, 2-14, 2-16, 2-29, 2-30
Bilateral Air Transport Agreement 1-9, 1-10, 1-21, 1-22, 2-8
Canada Ports Corporation 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8, 1-13, 1-15, 1-17, 1-18, 1-19, 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-9, 3-39, 3-45, 3-47, 3-49
Canadian Automated Air Traffic System (CAATS) 1-12, 2-36, 3-26
Canadian Coast Guard fleet 1-3, 2-11, 2-23, 3-24, 3-42
Canadian Environmental Assessment Act (CEAA) 1-11, 1-21, 1-22
Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) 2-11, 2-13, 2-14, 2-23
Canadian National Railway Company 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-17, 1-18, 1-19, 2-7, 3-45, 3-49
Canarctic Shipping 1-4, 1-5, 1-7, 1-8, 1-15, 1-17, 1-18, 1-19, 2-12, 2-13, 2-14, 2-15, 2-16, 2-28, 3-49
CCGS Louis S. St. Laurent 2-19, 3-24
Cost recovery 1-9, 2-21, 2-67
Dangerous goods 1-11, 1-23, 1-26, 2-21, 2-54, 2-55, 2-56, 2-57, 2-59, 2-61, 2-62, 2-66, 3-45, 3-46
Eastern Arctic Sealift 2-11, 2-19
Economic and Regional Development (ERDA) 1-14, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 3-30, 3-32, 3-33
Environmental Assessment and Review (EARP) 1-13, 1-25, 2-2, 2-12, 2-13, 2-47, 2-48, 2-55, 3-21
Environmental Stewardship 1-11, 1-22, 1-23
Ferry services 1-21, 2-1, 2-2, 2-8, 3-45
Great Lakes Pilotage Authority 1-8, 2-14, 2-16, 2-29, 2-30
Green Plan 1-11, 1-21, 1-22, 1-23, 1-24, 2-12
Harbour Commissions 1-18, 2-25, 3-40, 3-45
Interport Loan Fund 1-4, 1-6, 1-13, 2-1, 2-2, 2-3, 2-9, 3-39
Jacques Cartier and Champlain Bridges 1-4, 1-5, 1-7, 1-15, 1-17, 1-19, 2-1, 2-3, 2-5, 2-9, 3-47, 3-49
Laurentian Pilotage Authority 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 2-14, 2-16, 2-29, 2-30
Marine Atlantic 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-15, 1-17, 1-18, 1-19, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-7, 3-45, 3-48, 3-49
Marine Environmental Emergency Response 1-13, 2-12, 2-13
Microwave Landing System (MLS) 2-36, 3-11, 3-12, 3-27, 3-28
National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities 1-10, 1-21, 2-2, 2-3, 2-7, 2-9
National Transportation Agency 1-10, 1-17, 1-18, 2-5
Pacific Pilotage Authority 2-29, 2-30
Pilotage Authorities 1-17, 1-18, 1-19, 2-13, 2-16, 2-29, 2-30, 3-49
Radar Modernization Project (RAMP) 2-36, 3-11, 3-12, 3-14, 3-25, 3-37
Royal Commission on Passenger Transportation 1-9
Search and Rescue 1-21, 1-25, 1-27, 2-11, 2-12, 2-14, 2-15, 2-17, 2-22, 2-23, 2-43, 3-7, 3-42, 3-43
St. Lawrence Seaway Authority 1-4, 1-6, 1-7, 1-17, 1-18, 1-19, 2-1, 2-2, 2-9, 2-30, 3-45, 3-48, 3-49
Substance Use 1-9, 1-21, 1-23, 1-24, 2-6
Tanker Safety and Marine Spills Response Capability 1-11, 1-21, 1-22, 1-24
Transfer of airports 1-10, 1-23, 1-25
Trucking 1-9, 1-20, 2-8
Vehicle Test Centre 2-55, 2-63
VIA Rail 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-13, 1-15, 1-17, 1-18, 1-19, 2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-7, 3-45, 3-48, 3-49
Western Grain Transportation 1-9, 1-24, 3-45

# Transports Canada

# Budget des dépenses 1992-1993

## Partie III

**Plan de dépenses**

**Les documents budgétaires**

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1993-III-48
ISBN 0-660-57046-7

*Imprimé sur du papier recyclé*

*Printed on recycled paper*

**Budget des dépenses de 1992-1993**

**Partie III**

**Transports Canada**

**Préface**

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections: la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Transports Canada est un ministère à programme unique comportant six activités principales: Politiques et coordination, Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports, Surface, et Administration du Ministère.

Cette structure à programme unique et à activités multiples permet au Ministre et à son Ministère d'exécuter une combinaison de programme leur permettant de réaliser divers objectifs opérationnels, de réglementation, de recherche et de politique dans un cadre de financement précis.

## Table des matières


**Autorisations de dépenser** 1-4

A. Autorisations pour 1992-1993 - Partie II du Budget des dépenses 1-4
B. Emploi des autorisations en 1990-1991 - Volume II des Comptes publics 1-8

**Section I**
**Aperçu du Programme** 1-9

A. Plans pour 1992-1993 et rendement récent 1-9
1. Points saillants 1-9
2. Sommaires des besoins financiers 1-12
B. Données de base 1-16
1. Introduction 1-16
2. Mandat 1-16
3. Objectif du Programme 1-16
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 1-16
C. Perspective de planification 1-20
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 1-20
2. Initiatives 1-22
3. État des initiatives annoncées antérieurement 1-26
D. Efficacité du Programme 1-29

**Section II**
**Analyse par activité** 2-1

A. Politiques et coordination 2-1
B. Marine/Garde côtière canadienne 2-12
C. Aviation 2-36
D. Aéroports 2-53
E. Surface 2-61
F. Administration du Ministère 2-74

**Section III**
**Renseignements supplémentaires** 3-1

A. Aperçu des ressources du Programme 3-1
1. Besoins financiers par article 3-1
2. Besoins en personnel 3-2
3. Dépenses en capital 3-4
4. Paiements de transfert 3-29
5. Recettes 3-34
6. Prêts, dotations en capital et avances 3-39
7. Coût net du Programme 3-41
B. Autres renseignements 3-42
1. Flotte de la Garde côtière canadienne 3-42
2. Investissement dans la Flotte de la Garde côtière canadienne 3-43
3. Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires 3-44
4. Détails sur les mandats légaux 3-45
5. Sommaires du financement par voie de crédits - sociétés d'État 3-47

Index 3-51

## Autorisations de dépenser

### A. Autorisations pour 1992-1993 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 1 839 306 017 $ pour mettre en oeuvre le Programme de transports au cours de l'exercice financier 1992-1993. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 159 257 100 $.

### Besoins financiers par autorisation

| Crédit | (en milliers de dollars) | Budget principal 1992-1993 | Budget principal 1991-1992 |
|---|---|---|---|
| | **Transports** | | |
| 1 | Dépenses de fonctionnement | 429 682 | 441 798 |
| 5 | Dépenses en capital | 617 112 | 663 598 |
| 10 | Subventions et contributions | 198 285 | 231 735 |
| 15 | Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée | 5 721 | 6 672 |
| 20 | Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. | 32 658 | 35 575 |
| 25 | Paiements à la Société canadienne des ports | 1 750 | 32 350 |
| 30 | Paiements à Marine Atlantique S.C.C. | 140 458 | 144 558 |
| 35 | Paiements à VIA Rail Canada Inc. | 361 900 | 411 900 |
| 40 | Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent | 29 000 | 28 700 |
| 45 | Paiement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | 3 | 9 |
| 50 | Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides | 2 737 | - |
| (S) | Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile | 51 | 51 |
| (S) | Abolition des péages sur le pont Victoria | 3 054 | 2 815 |
| (S) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 156 152 | 148 518 |
| | **Total budgétaire** | 1 978 563 | 2 148 279 |
| L-55 | Paiement à la Société canadienne des ports relativement au Fonds de prêts interportuaire | 20 000 | - |
| | **Total non budgétaire** | 20 000 | - |
| | **Total du Programme** | 1 998 563 | 2 148 279 |

## Crédits - Libellé et sommes demandées

| Crédit (en dollars) | | Budget principal 1992-1993 |
|---|---|---|
| | **Transports** | |
| 1 | Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et à la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année, au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction, en matière d'aéronautique, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt sur le transport par avion à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise. | 429 681 900 |
| 5 | Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés. | 617 112 000 |
| 10 | Transports - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard. | 198 285 117 |
| 15 | Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la compagnie pour l'année civile 1992. | 5 721 000 |
| 20 | Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal. | 32 658 000 |
| 25 | Paiements à la Société canadienne des ports pour:<br>a) le contrôle de la poussière et les coûts de l'électricité au port de Churchill, Manitoba et,<br>b) les installations de manutention et d'entreposage et complexe ferroviaire pour bac porte-trains au port de Sept-Îles, Québec. | 1 750 000 |

## Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

| Crédit (en dollars) | | Budget principal 1992-1993 |
|---|---|---|
| 30 | Paiements à Marine Atlantique S.C.C. relativement: (i) aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants, conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis); traversiers entre Digby (N.-É.) et Saint John (N.-B.) et terminus; et (ii) aux paiements à l'égard des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la réduction du personnel ou de l'interruption ou de la diminution d'un service; (iii) à l'assistance financière à une filiale engagée dans la réparation et l'entretien des navires. | 140 458 000 |
| 35 | Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire aux voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus en vertu du sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire aux voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits. | 361 900 000 |
| 40 | Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires. | 29 000 000 |
| 45 | En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont touchés par des changements permanents défavorables découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division TerraTransport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve. | 3 000 |
| 50 | Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de l'Administration pour l'année civile 1992. | 2 737 000 |
| L-55 | Paiement à la Société canadienne des ports relativement au Fonds de prêts interportuaire. | 20 000 000 |

## Programme par activité

| (en milliers de dollars) | Budget principal 1992-1993 | | | | | | | | Budget principal 1991-1992 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Années-personnes autorisées | Budgétaire | | | | | Non budgétaire | Total | |
| | | Fonctionnement | Dépenses en capital | Paiements de transferts | Moins: recettes à valoir sur le crédit | Total | Prêts dotations en capital et avances | | |
| Politiques et coordination[1] | 322 | 611 451 | 39 215 | 150 148 | - | 800 814 | 20 000 | 820 814 | 871 140 |
| Marine/Garde côtière canadienne[2] | 5 961 | 548 575 | 136 888 | 1 769 | 41 390 | 645 842 | - | 645 842 | 663 828 |
| Aviation | 7 359 | 628 830 | 269 134 | 1 262 | 608 580 | 290 646 | - | 290 646 | 391 105 |
| Aéroports | 3 850 | 374 579 | 151 973 | 38 118 | 521 210 | 43 460 | - | 43 460 | - |
| Surface | 416 | 39 002 | 2 380 | 9 337 | 310 | 50 409 | - | 50 409 | 56 721 |
| Administration du Ministère | 2 429 | 139 502 | 17 522 | 705 | 10 337 | 147 392 | - | 147 392 | 165 485 |
| | 20 337 | 2 341 939 | 617 112 | 201 339 | 1 181 827 | 1 978 563 | 20 000 | 1 998 563 | 2 148 279 |
| Années-personnes autorisées en 1991-92 | 20 133 | | | | | | | | |

**Nota:** Des renseignements additionnels sur les années-personnes figurent aux tableaux 3-2 et 3-3, p. 3-2.

1. L'activité Politiques et coordination comprend des paiements aux sociétés d'État suivantes: Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (32 658 000 $, crédit 20); La Société canadienne des ports (1 750 000 $, crédit 25); Marine Atlantique S.C.C. (140 458 000 $, crédit 30); VIA Rail Canada Inc. (361 900 000 $, crédit 35); l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (29 000 000 $, crédit 40), et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (3 000 $, crédit 45).

2. L'activité Marine/Garde côtière canadienne comprend des paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée (5 721 000 $, crédit 15) et l'Administration de pilotage des Laurentides (2 737 000 $, Crédit 50).

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux sociétés d'État à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 3-47.

## B. Emploi des autorisations en 1990-1991 - Volume II des Comptes publics

| Crédit | (en dollars) | Budget principal | Total disponible | Emploi réel |
|---|---|---|---|---|
| | **Programme des Transports** | | | |
| 1 | Dépenses de fonctionnement | 596 402 000 | 837 505 000 | 785 721 744 |
| 5 | Dépenses en capital | 622 612 000 | 479 650 867 | 466 206 379 |
| 10 | Subventions et contributions | 256 851 117 | 240 158 120 | 222 550 455 |
| 15 | Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique | 200 000 | 200 000 | 200 000 |
| 18c | Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs | - | 1 444 000 | 1 444 000 |
| 20 | Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides | 375 000 | 2 360 000 | 2 131 307 |
| 25 | Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée | 5 459 000 | 7 763 000 | 7 763 000 |
| 30 | Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. | 30 630 000 | 27 934 001 | 27 934 000 |
| 35 | Paiements à la Société canadienne des ports | 23 350 000 | 21 046 001 | 20 007 609 |
| 40 | Paiements à Marine Atlantique S.C.C. | 136 800 000 | 146 400 000 | 143 947 000 |
| 45 | Paiements à VIA Rail Canada Inc. | 435 000 000 | 441 500 000 | 441 483 696 |
| 50 | Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent | 27 300 000 | 27 300 000 | 27 300 000 |
| 55 | Paiement à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | 37 000 | 37 000 | 16 431 |
| (S) | Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile | 49 400 | 49 825 | 49 825 |
| (S) | Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes | (94 234 000) | 322 456 853 | (96 435 427) |
| (S) | Abolition des péages sur le pont Victoria | 2 600 000 | 1 762 023 | 1 762 023 |
| (S) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 128 848 000 | 138 230 000 | 138 230 000 |
| (S) | Remboursements de montants portés au crédit de recettes dans l'année précédente | - | 2 173 454 | 2 173 454 |
| (S) | Montants adjugés par la cour fédérale | - | 103 355 | 103 355 |
| | **Total budgétaire** | 2 172 279 517 | 2 698 073 499 | 2 192 588 851 |
| (S) (L) | Prêts à la Société canadienne des ports pour le fonds de roulement | - | 10 000 000 | - |
| (S) (L) | Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent | - | 10 000 000 | - |
| | **Total non budgétaire** | - | 20 000 000 | - |
| | **Total du Programme - budgétaire et non budgétaire** | 2 172 279 517 | 2 718 073 499 | 2 192 588 851 |

## Section I
## Aperçu du Programme

### A. Plans pour 1992-1993 et rendement récent

#### 1. Points saillants

Les orientations stratégiques à long terme fournissent un cadre pour les activités du Ministère au cours des années quatre-vingt-dix. Les priorités à court et à moyen terme indiquent comment Transports Canada poursuivra ces orientations dans le futur immédiat, compte tenu que cette activité constitue en elle-même un processus dynamique dans lequel les priorités doivent être constamment affinées selon l'évolution des circonstances.

Les points saillants de ces priorités et le rendement récent qui y a trait sont décrits plus en détail ci-dessous.

**Priorités quant à l'élaboration de politiques**

**Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada:** Le gouvernement a créé une commission royale qui déterminera le programme du transport des voyageurs pour le XXI$^{e}$ siècle. Le Ministère continuera d'appuyer les travaux de la Commission, évaluera le rapport provisoire de cette dernière, l'examinera et y répondra.

**Politique sur le transport maritime:** Le Ministère examine avec Ports Canada quelle est la position concurrentielle des grands ports à conteneurs canadiens par rapport à ceux des États-Unis. Il assurera des liens satisfaisants entre les transports terrestres et les services internationaux de transport maritime.

**Consommation de drogues et d'alcool chez les titulaires de postes liés à la sécurité dans le secteur des transports:** Le Ministère a élaboré une politique globale et équilibrée sur la consommation de drogues et d'alcool chez les titulaires de postes liés à la sécurité. Il procédera à des consultations élargies auprès des principaux intéressés (p.1-22).

**Recouvrement des coûts:** Afin de consulter les intéressés, le Ministère a publié en juillet 1990 un nouveau projet de politique de recouvrement des coûts où il proposait que les Aéroports, l'Aviation et la Marine imposent de nouveaux droits ou augmentent des droits existants. Ce projet de politique vise à contribuer à la réduction du déficit et à accroître l'efficience du réseau de transport d'une manière équitable pour les usagers et les contribuables. En réponse aux observations reçues pendant sept mois de consultations publiques, le Ministère a apporté des modifications importantes à ces propositions pour les soumettre à l'examen des Ministres.

**Groupe de travail sur le camionnage:** Ce groupe de travail examine les problèmes actuels du secteur du camionnage. Son rapport a été communiqué avec ses recommandations aux ministres provinciaux. Le gouvernement a annoncé des mesures pour répondre au groupe de travail, et va poursuivre leur mise en oeuvre.

**Programmes du transport des produits agricoles:** Dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire d'Agriculture Canada, le transport est un élément clé qui fait l'objet d'une étude. On envisage actuellement d'apporter des modifications à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO), à l'aide au transport des céréales fourragères et aux tarifs compensatoires minimums visant les produits du canola. Transports Canada s'est engagé à travailler étroitement avec Agriculture Canada pour examiner les divers changements possibles et leurs conséquences.

**Politique sur le transport aérien:** Parmi les activités importantes en cours, il y a l'examen de la politique internationale en matière de transport aérien qu'un groupe de travail ministériel entreprend et les négociations de l'accord canado-américain sur le transport aérien (p. 1-22).

Le Ministère répond aux recommandations du groupe de travail précité. Quant à l'accord canado-américain, les négociateurs exploreront la possibilité de créer un régime de ciels ouverts. Des consultations seront entreprises pour obtenir les commentaires des autres ministères et des intéressés, y compris les collectivités, les gouvernements provinciaux, les compagnies aériennes du Canada, leurs employés et les voyageurs.

**Transport accessible aux personnes handicapées:** De concert avec le Comité consultatif sur le transport accessible réuni en octobre, le Ministère a publié une nouvelle politique sur le transport des personnes handicapées. Cette dernière tient compte des nouveaux pouvoirs réglementaires de l'Office national des transports et détermine le rôle que les transports joueront dans l'intégration économique complète de ces personnes (p. 1-22).

**Priorités opérationnelles**

**Loi/réglementation:** La philosophie globale de la réglementation consiste à atteindre les objectifs voulus en matière de sécurité en travaillant étroitement avec tous les modes que le Ministère réglemente afin que l'industrie canadienne qui entre en concurrence sur les marchés internationaux ne soit pas défavorisée par des règlements qui ne soient pas absolument nécessaires. Transports Canada simplifiera aussi les règlements, si cela est faisable, et réglementera les modes en leur imposant des normes de rendement dans la mesure du possible.

**Sécurité et sûreté des transports:** Le Ministère continuera à maintenir et à accroître la sûreté des transports en améliorant le Programme national de la sûreté des transports. Il produira, entre autres, une loi sur la sûreté maritime et un règlement sur la sécurité ferroviaire. Il mettra à profit les leçons tirées d'une étude de la vulnérabilité du réseau de transport à l'action de groupes dissidents. À l'échelle internationale, il travaillera à une plus grande harmonisation des mesures de sûreté aérienne.

La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles sera modifiée pour faciliter l'harmonisation des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada avec celles des États-Unis (p. 1-25).

**Initiatives en matière de transport aérien:** Un certain nombre d'initiatives seront prises pour garantir un réseau de transport sûr, rentable et concurrentiel. Elles consisteront, entre autres, à:

- négocier un nouvel accord bilatéral sur le transport aérien avec les États-Unis (p. 1-22);
- terminer l'évaluation des options visant à satisfaire les besoins à long terme des aéroports du sud ontarien en matière d'aviation (p. 1-24);
- satisfaire les besoins de l'aéroport Lester B. Pearson et de l'aéroport international de Vancouver en matière de capacité (p. 1-24 et p. 1-28);
- continuer de céder des aéroports à des administrations aéroportuaires locales (p. 1-24);
- continuer de céder de petits aéroports au secteur privé ou à d'autres paliers de gouvernement par vente ou location (p. 1-24 et 1-28);
- mettre en oeuvre un Plan de dotation pour le recrutement et la formation de contrôleurs de la circulation aérienne de façon à répondre à la pénurie qui sévit au Canada (p. 1-23).

**Objectifs environnementaux:** Le Ministère contribuera à la réalisation des objectifs environnementaux du gouvernement fédéral. Il se propose de:

- modifier la réglementation du transport des marchandises dangereuses (p. 1-25 et p. 1-28);
- conjointement avec Environnement Canada et le ministère des Pêches et des Océans, répondre aux recommandations du Comité d'examen public sur les systèmes de sécurité des navires-citernes et sur la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin (p. 1-23);
- travailler avec l'Organisation maritime internationale à l'élaboration d'une convention internationale sur l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures;
- donner suite à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et mettre en application cette loi et le processus d'examen correspondant (p. 1-22, p. 1-23 et p. 1-24);
- prendre les initiatives prévues dans le Plan vert qui intéressent le Ministère, et mettre notamment en oeuvre le Code de gérance de l'environnement du fédéral, le Programme de gestion du bassin du Fraser en fonction du développement durable et le Programme de prévention de la pollution des Grands Lacs et du Saint-Laurent (p. 1-23, et p. 1-24);
- proposer des normes plus rigoureuses de pollution automobile qui seront progressivement instaurées vers le milieu des années 1990 (p.1-25), et
- passer en revue le programme d'économie d'essence (gouvernement/industrie) afin d'identifier des occasions de réduire les émissions de $CO_2$ (p. 1-25).

## 2. Sommaires des besoins financiers

### Tableau 1-1: Besoins financiers par activité

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | | Prévu[1] 1991-1992 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dépenses | Recettes à valoir sur le crédit | Dépenses nettes | Dépenses nettes | Différence | Détails à la page |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Politiques et coordination | 800 814 | - | 800 814 | 924 399 | (123 585) | 2-1 |
| Marine/Garde côtière canadienne | 687 232 | 41 390 | 645 842 | 680 851 | (35 009) | 2-12 |
| Aviation | 899 226 | 608 580 | 290 646 | 366 774 | (76 128) | 2-36 |
| Aéroports | 564 670 | 521 210 | 43 460 | - | 43 460 | 2-53 |
| Surface | 50 719 | 310 | 50 409 | 52 408 | (1,999) | 2-61 |
| Administration du Ministère | 157 729 | 10 337 | 147 392 | 172 232 | (24 840) | 2-74 |
| | 3 160 390 | 1 181 827 | 1 978 563 | 2 196 664 | (218 101) | |
| **Non budgétaire** | | | | | | |
| Politiques et coordination | 20 000 | | 20 000 | 30 000 | (10 000) | 2-1 |
| **Total du Programme** | 3 180 390 | 1 181 827 | 1 998 563 | 2 226 664 | (228 101) | |
| **Années-personnes:** | | | | | | |
| Contrôlées par le CT | | | 20 337 | 19 990 | 347 | 3-2 |
| Autres | | | 18 | 13 | 5 | |
| | | | 20 355 | 20 003 | 352 | |

1. Les prévisions de 1991-1992 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la gestion au 30 novembre 1991.

**Explication de la différence:** Les besoins financiers totaux pour 1992-1993 se chiffrent à 228,1 millions de dollars, ou à 10,2 % de moins que les prévisions de dépenses de 1991-1992 et ce, pour les raisons suivantes:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| • **Dépenses brutes de fonctionnement:** baisse attribuable principalement à une réduction non répartie. | (39,0) |
| • **Dépenses en capital:** hausse attribuable principalement aux nouvelles installations de traversiers de Politiques et coordination (p. 2-2), au projet de rénovation de la Tour C et du Podium, au simulateur de contrôle de la circulation aérienne pour l'IFTC et aux besoins accrus pour le Système financier intégré du Ministère (p. 2-76). | 42,0 |
| • **Subventions et contributions:** baisse découlant des fluctuations de trésorerie principalement dans les activités Politiques et coordination (p. 2-2), Surface (p. 2-62) et Aéroports (p. 2-54). | (2,8) |
| • **Recettes nettes en vertu d'un crédit:** hausse des recettes attribuable principalement à la conversion des recettes du Fonds du revenu consolidé aux recettes en vertu d'un crédit, et à de nouveaux objectifs en matière de recettes. | (62,3) |

| | En millions de dollars |
|---|---|
| • **Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État et autres:** réduction des paiements attribuable à la Société canadienne des ports et à VIA Rail Canada (p. 2-2). | (156,0) |
| • **Dépenses non budgétaires:** diminution découlant du paiement à la Société canadienne des ports en vertu du Fonds de prêts interportuaire (p. 2-2). | (10,0) |
| • **Années-personnes:** augmentation attribuable principalement à la mise en oeuvre des initiatives ci-après: le Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (p. 2-2, 2-14, 2-54, 2-62), la Règlementation sur les langues officielles (p. 2-14), et l'Intervention d'urgence en milieu marin (p. 2-14). | 347 A-P |

**Explication des prévisions de 1991-1992:** Les prévisions de 1991-1992 sont de 78,4 millions de dollars ou de 3,6 % supérieure au montant prévu dans le Budget des dépenses de 1991-1992 de 2 148,3 millions de dollars. En voici les raisons:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| • **Dépenses brutes de fonctionnement:** augmentation des besoins principalement attribuable aux coûts salariaux et d'heures supplémentaires associés à la charge de travail accrue et au recrutement et à la formation des contrôleurs de la circulation aérienne de l'activité Aviation (p. 2-14), ainsi qu'au coût des services informatiques de l'Administration du Ministère (p. 2-76). | 76,4 |
| • **Dépenses en capital:** diminution des besoins principalement en raison des retards et des reports imposés aux projets. | (88,5) |
| • **Subventions et contributions:** diminution du versement des subventions et contributions principalement dans les activités Politiques et coordination (p. 2-3) et Aéroports (p. 2-55). | (30,4) |
| • **Recettes nettes en vertu d'un crédit:** diminution des recettes de l'activité Aéroports en raison d'une augmentation du trafic moins importante que prévue et des délais de mise en oeuvre des frais nationaux de facturation (p. 2-55), compensée par des recouvrements accrus tirés des activités de formation et des services informatiques, à l'Administration du Ministère (p. 2-76). | 20,4 |
| • **Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État et autres:** augmentation des paiements de l'activité Politiques et coordination, principalement pour la Société canadienne des ports (p. 2-3), et des paiements de l'activité Marine (p. 2-15). | 70,5 |
| • **Dépenses non budgétaires:** paiment relatif au Fonds de prêts interportuaire de la Société canadienne des ports (p. 2-3). | 30,0 |
| • **Années-personnes:** diminution découlant principalement du programme de restrictions budgétaires du gouvernement et des répercussions résultant de la grève menée par l'AFPC. | (143 A-P) |

**Tableau 1-2: Résultats financiers en 1990-1991**

| (en milliers de dollars) | | Réel | Budget des dépenses 1990-1991 | Différence | Détails en page |
|---|---|---|---|---|---|
| **Budgétaire** | | | | | |
| Politiques et coordination | | 876 218 | 883 912 | (7 694) | 2-4 |
| Marine/Garde côtière canadienne | | 697 884 | 722 345 | (24 461) | 2-17 |
| Aviation | | 331 565 | 437 405 | (105 840) | 2-39 |
| Aéroports | | - | (94 234) | 94 234 | 2-56 |
| Surface | | 58 526 | 62 017 | (3 491) | 2-63 |
| Administration du Ministère | | 200 992 | 160 834 | 40 158 | 2-77 |
| | | **2 165 185 | 2 172 279 | (7 094) | |
| **Non budgétaire** | | | | | |
| Politiques et coordination | | - | - | - | |
| | | 2 165 185 | 2 172 279 | (7 094) | |
| **Années-personnes:*** | Contrôlées par le CT | 19 928 | 19 839 | 89 | 3-2 |
| | Autres | 8 | 18 | (10) | |
| | | 19 936 | 19 857 | 79 | |

* Voir les tableaux 3-2 et 3-3, p. 3-2 pour plus de détails sur les années-personnes. La présentation de rapports sur les "autres" années-personnes a commencé en 1989-1990.

** Il y a une différence de 27,4 millions de dollars, comparativement au tableau "Emploi des autorisations en 1990-1991" (p. 1-8). Cette différence est attribuable à l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports et à la cessation correspondante des paiements des subventions en lieu de taxes.

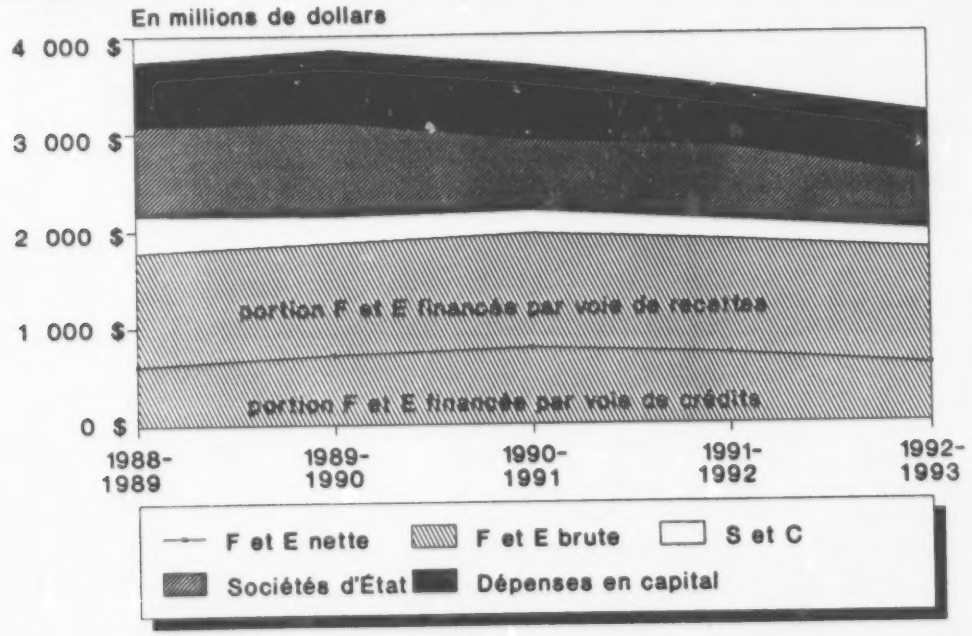
**Explication de la différence:** Le niveau des dépenses budgétaires autorisé en 1990-1991 a été porté à 2 698,1 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaire. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-8 sous le titre "Emploi des autorisations de 1990-91 - Volume II des Comptes publics". L'écart entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses initial est attribuable aux grands facteurs suivants:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| • **Dépenses brutes de fonctionnement:** augmentation des besoins principalement attribuable aux coûts du personnel au chapitre du règlement des contrats, des cessations d'emploi, de l'équité salariale et des exigences de la charge de travail de l'activité Aviation (p. 2-40), compensée par une diminution de 146 millions de dollars résultant du changement de méthode d'établissement des rapports sur le recouvrement des coûts de l'activité Aéroports (p. 2-57). | 15,3 |
| • **Dépenses en capital:** report de projets d'immobilisations, principalement dans les activités Marine/Garde côtière et Aviation afin d'aider à compenser la réduction des recettes. | (144,9) |
| • **Subventions et contributions:** diminution des besoins, principalement dans l'activité Politiques et coordination pour les Ententes de développement économique et régional (p. 2-5) et dans l'activité Aéroports pour les aéroports locaux et locaux-commerciaux, compensée par de nouveaux besoins reliés aux aéroports du Nouveau-Québec (p. 2-57). | (35,1) |

| | En millions de dollars |
|---|---|
| • **Recettes nettes en vertu d'un crédit:** réduction des recettes, principalement dans l'activité Aéroports, en raison d'un ralentissement de l'économie et, diminution des activités de recouvrement des coûts après l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports (p. 2-57). | 144,5 |
| • **Budgétaire - Paiements à des sociétés d'État et autres:** augmentation importante des besoins dans l'activité Politiques et coordination pour les sociétés Marine Atlantique et VIA Rail et dans l'activité Marine/Garde côtière pour la Compagnie de navigation Canarctic Ltée, compensée par une diminution des besoins de la Société canadienne des ports et de la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain. (p. 2-5 et p. 2-18) | 13,1 |
| • **Années-personnes:** augmentation attribuable principalement à la charge de travail dans les secteurs du contrôle de la circulation aérienne et de la réglementation (p. 2-40). | 70 A-P |

Le tableau 1-3 fournit un aperçu sous forme graphique de la tendance des dépenses du Ministère sur cinq ans. Toutes les données ont été converties en dollars constants de 1992-1993.

**Tableau 1-3: Rendement par catégorie de dépenses (Dollars constants de 1992-1993)**




F & E nette = F & E brute moins recettes

Au cours des quatres dernières années, les dépenses budgétaires nettes ont baissé de 14,5 p. 100, au total. Dans le contexte actuel de déficit du gouvernement et de restrictions financières et compte tenu des effets de la récession sur les recettes nettes en vertu d'un crédit, le Ministère a dû prendre des mesures en vue de réaliser le programme en insistant sur l'établissement de priorités et sur des moyens d'atteindre l'efficience et l'efficacité. Pour s'assurer que les activités nécessaires au maintien d'un réseau de transport sûr soient exécutées, le Ministère a dû différer des dépenses en capital et retarder de nouvelles initiatives.

## B. Données de base

### 1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense.

Les responsabilités fédérales en matière de transport, qui proviennent de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, ont évolué de sorte qu'elles englobent la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

### 2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du programme des Transports sont la *Loi de la constitution*, la *Loi sur le ministère des Transports* et la *Loi nationale sur les transports*. Une liste des autres lois figure à la page 3-45.

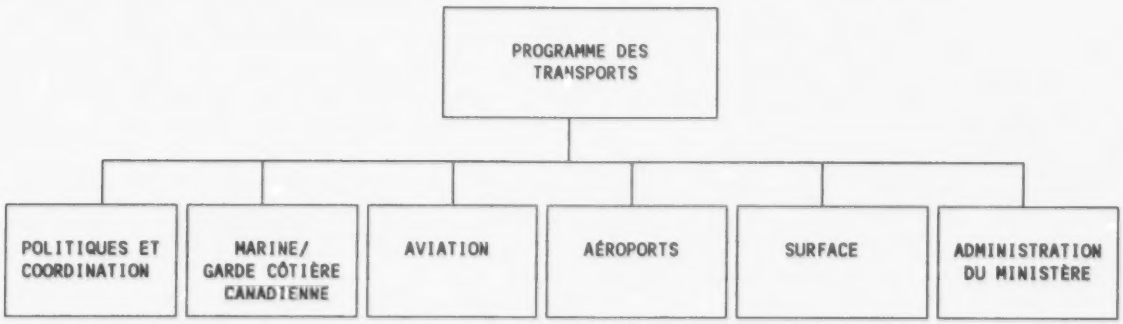
### 3. Objectif du Programme

L'objectif du programme des Transports est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et à l'exploitation de certains éléments du système.

### 4. Organisation du Programme en vue de son exécution

**Structure des activités:** Le tableau 1-4 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1er avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1992-1993 de même que les dépenses prévues pour 1991-1992 et les dépenses réelles de trois années.

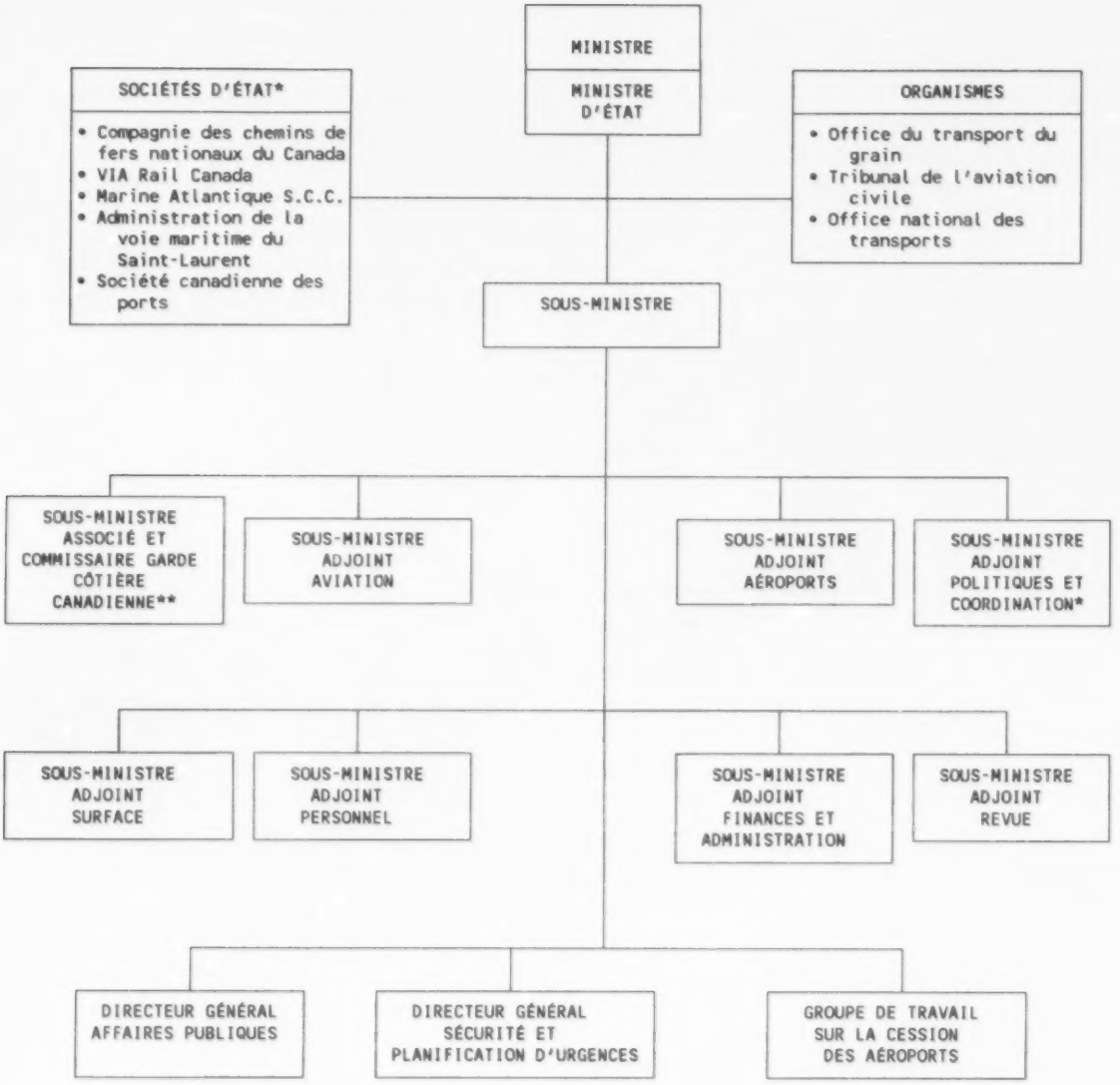
**Tableau 1-4: Structure des activités**



**Organisation:** L'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels: Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'État et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'État fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministère des Transports. Trois organismes, soit l'Office du transport du grain, le Tribunal de l'aviation civile, tout comme l'Office national des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du ministère des Transports. Chacun d'eux produit sa propre partie III.

Le tableau 1-5 illustre le portefeuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, depuis le Sous-ministre. Elle comprend en outre certains projets de financement visant les sociétés d'État ci-après: la Société canadienne des ports, Marine Atlantique S.C.C. (y compris la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (y compris Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.), VIA Rail Canada Inc., la Compagnie de navigation Canarctic Ltée., la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et les quatres Administrations de pilotage.

**Tableau 1-5: Structure administrative**




* Aux fins de financement budgétaire, ces sociétés d'État relèvent du Ministre par l'intermédiaire du S-MA Politiques et coordination.

** Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Compagnie de navigation Canarctic Ltée., et les commissions de ports.

Le tableau 1-6 illustre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

**Tableau 1-6: Répartition des ressources budgétaires par activité/organisation**

| (en milliers de dollars) | Politiques et coordination | Marine/ Garde côtière canadienne | Aviation | Aéroports | Surface | Administration du Ministère | Budget des dépenses 1992-1993 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gestion du Ministère[1] | | | | | | 29 563 | 29 563 |
| S-MA Politiques et coordination[2] | 235 045 | | | | | | 235 045 |
| S-MA Finances et administration | | | | | | 48 235 | 48 235 |
| S-MA Personnel | | | | | | 69 594 | 69 594 |
| S-MA Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne[3] | | 637 384 | | | | | 637 384 |
| S-MA Aviation | | | 290 646 | | | | 290 646 |
| S-MA Aéroports | | | | 43 460 | | | 43 460 |
| S-MA Surface | | | | | 50 409 | | 50 409 |
| Sociétés d'État | | | | | | | |
| • Marine Atlantique S.C.C. | 140 458 | | | | | | 140 458 |
| • VIA Rail Canada | 361 900 | | | | | | 361 900 |
| • Les ponts Jacques- Cartier et Champlain Inc. | 32 658 | | | | | | 32 658 |
| • Société canadienne des ports | 1 750 | | | | | | 1 750 |
| • L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent | 29 000 | | | | | | 29 000 |
| • Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | 3 | | | | | | 3 |
| • Compagnie de navigation Canarctic Ltée | | 5 721 | | | | | 5 721 |
| • Administrations de Pilotage | | 2 737 | | | | | 2 737 |
| Total net des ressources du Programme | 800 814 | 645 842 | 290 646 | 43 460 | 50 409 | 147 392 | 1 978 563 |
| (et des années-personnes) | (322) | (5 961) | (7 359) | (3 850) | (416) | [4](2 429) | (20 337) |

1. Comprend les bureaux des Ministres et du Sous-Ministre, les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité et planification d'urgences et le Groupe de travail sur la cession des aéroports.

2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique S.C.C., de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., et de VIA Rail Canada Inc.. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique sociétés d'État.

3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire des Administrations de pilotage et de la Compagnie de navigation Canarctic Ltée. Les crédits figurent séparément à la rubrique sociétés d'État.

4. Ne tient pas compte de 18 "autres" années-personnes. Voir page 3-3.

## C. Perspective de planification

### 1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

**Objectifs du gouvernement:** Dans le discours du trône de mai 1991, le gouvernement fédéral a fixé trois grands objectifs: l'unité nationale, la prospérité, grâce à une économie compétitive à l'échelle internationale, et l'amélioration de l'efficience des activités du gouvernement. Ces objectifs continuent d'appuyer les buts établis en 1984.

L'atteinte de l'objectif d'unité nationale nécessite le maintien et l'amélioration du réseau de transports national au moyen de normes nationales adaptées aux besoins régionaux. Pour améliorer la compétitivité du Canada à l'échelle internationale il faut faire en sorte que le réseau de transports du Canada s'ajuste aux forces mondiales, harmoniser les normes et les règlements et s'assurer que les transports canadiens puissent livrer concurrence aux transporteurs étrangers à armes égales. Les restrictions financières créent des pressions pour l'amélioration de l'efficience et de la productivité des activités du Ministère. On peut s'attendre à ce que Transports Canada réduise son rôle d'exploitant et consulte les détenteurs d'enjeux, avec qui il travaillera en collaboration. La protection de l'environnement et l'accessibilité pour les personnes handicapées sont d'importantes priorités gouvernementales qui ont des répercussions considérables sur Transports Canada.

Dans le budget déposé en février 1991, le gouvernement présente des mesures conçues pour stimuler la reprise économique. Le Plan de contrôle des dépenses annoncé en 1990, a été prolongé. Le budget renfermait aussi un programme de restriction des salaires des fonctionnaires, échelonné sur trois ans. Le gouvernement entend imposer par législation des limites à la plupart de ses dépenses au chapitre des programmes pour les cinq prochaines années.

**Rendement économique:** La croissance économique, mesurée à l'aide du produit intérieur brut réel, a atteint en moyenne 3,3 p. 100 par année, au cours de la période de 1984 à 1990. La récession, qui a débuté à la fin de 1990, a vu au cours du premier trimestre de 1991, la production de biens chuter à son niveau de 1986. Les secteurs les plus durement touchés ont été ceux de la coupe de bois et de l'exploitation forestière, dont les niveaux de production n'ont été que légèrement supérieurs à ceux de 1982. Dans le secteur de fabrication, la production est retombée au niveau de 1985. Cela a affecté la croissance dans le secteur des transports qui s'est accrue en moyenne à un taux annuel de 2,2 p. 100 et les taux de croissance sont passés de 5,9 p. 100, en 1987, à -2,2 p. 100, en 1990.

**Aperçu économique:** En 1991, l'activité économique a diminué d'environ 1 p. 100 par rapport au niveau de 1990, qui n'était lui-même que de 0,8 p. 100 supérieur à celui de l'année précédente. Les secteurs les plus durement touchés ont été la fabrication et la vente en gros et au détail, qui ont baissé chacun d'environ 5 p. 100, la deuxième baisse en deux ans. La réalisation, dans le secteur des transports, a baissé d'un peu plus de 2 p. 100 en 1991. La compétitivité des exportations canadiennes subit le contrecoup de la valeur plus élevée du dollar canadien par rapport à la devise américaine. Le dollar canadien, qui était de 81 cents américains en 1988, est passé à plus de 88 cents américains, au milieu de 1991.

La reprise économique est attendue en 1992, d'après les principales hypothèses suivantes: une reprise économique lente mais régulière aux États-Unis; la réussite de la politique anti-inflationniste; la stabilisation des prix du pétrole à environ 22 ($ américains) le baril; le maintien de la politique de restrictions financières; le regain de confiance des consommateurs et une bonne croissance des investissements commerciaux fixes.

Durant la période de 1990 à 2005, la croissance annuelle sera limitée en moyenne à 2,4 p. 100, taux inférieur à celui de la période de 1984 à 1990. Deux principales raisons expliquent ce ralentissement: la récession de 1990-1991 suivie d'une reprise lente, et le ralentissement du secteur de la main-d'oeuvre et de la croissance de l'emploi attribuable au facteur démographique.

Il est prévu que la croissance du secteur des transports sera un peu plus lente que celle de l'économie en général, s'établissant à 2,2 p. 100 par comparaison à 2,4 p. 100 pour l'économie. Pour les groupes modaux, des taux de croissance plus élevés sont attendus dans le camionnnage et l'air, s'opposant à une croissance marginale pour le transport maritime et le transport ferroviaire. Le ralentissement attendu de la croissance des revenus personnels va influer sur celle du transport aérien.

## 2. Initiatives

Voici, par activité, une ventilation des initiatives prévues pour 1992-1993:

**Politiques et coordination**

**Environnement:** Politiques et coordination a assumé le rôle de responsable des politiques ministérielles en matière d'environnement et continuera de coordonner l'élaboration de règlements de procédures qui donneront effet à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). De plus, cette Activité participera activement à la mise en oeuvre du Plan vert et de la LCEE.

**Négociations de l'accord bilatéral de services aériens Canada-États-Unis:** Le Canada et les États-Unis ont entamé des pourparlers en avril 1991, en vue de conclure un nouvel accord de services aériens. Tous les aspects des rapports bilatéraux touchant les services aériens, notamment les services réguliers, d'affrètement et spécialisés, seront examinés.

**Initiatives du Ministère et du gouvernement:** Politiques et coordination est le centre de coordination de Transports Canada pour la mise en oeuvre de la Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées. En 1992-1993, l'Activité coordonnera aussi la participation de Transports Canada aux négociations commerciales multilatérales. Un navire de remplacement destiné au service de traversier entre Caribou (N.-É.) et Wood Islands (Î.-P.-É.) est à l'étape de la planification.

**Consommation d'alcool et de drogues:** Les consultations avec les parties intéressées seront élargies.

**Marine/Garde côtière canadienne**

**Initiatives en matière de réaffectation**: En réponse au rapport du Vérificateur général et au rapport du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin, la Marine/Garde côtière a procédé à un vaste examen pour améliorer et rationaliser ses activités afin de pouvoir réaffecter des ressources à des initiatives urgentes en matière de sécurité et d'environnement, à de nouvelles fonctions légales et à d'autres fonctions opérationnelles. Cette réaffectation de ressources implique une restructuration importante de la flotte et d'autres mesures d'efficience.

**Amélioration de l'efficience des opérations – Aides à la navigation**: La Marine/Garde côtière s'est engagée à améliorer l'efficience de ses opérations. Au chapitre des aides à la navigation, elle s'efforce de réaliser des économies en allongeant le temps durant lequel les bouées non saisonnières peuvent rester en place sans nécessiter de grands travaux d'entretien. Elle a prévu deux mesures à cette fin: l'application de revêtements à haute résistance sur ces bouées et le remplacement des batteries primaires de ces dernières par des panneaux solaires et des batteries rechargeables. La réduction du nombre annuel des batteries primaires éliminées sera l'un des effets bénéfiques que la conversion à l'énergie solaire aura sur l'environnement.

**Langues officielles**: Par suite du projet de règlement sur les services offerts au public, il faudra que le Centre des services du trafic maritime de Saint John, les stations radio de Cardinal, de Sydney et de Stephenville et la flotte de recherche et sauvetage de la Marine/Garde côtière offrent de nouveaux services bilingues. À cette fin, la Marine/Garde côtière aura besoin de 128 années-personnes et de 8,4 millions de dollars en trois ans. Ces ressources permettront de conserver des remplaçants pour une période déterminée et de les préparer aux fonctions techniques des postes qu'ils rempliront pendant que le personnel régulier de la Marine/Garde côtière suivra des cours de formation linguistique à plein temps.

**Interventions d'urgence en milieu marin (Plan vert):** Le Plan vert du gouvernement fédéral, publié en décembre 1990, donnait les grandes lignes d'un engagement visant à assurer que des mesures d'intervention rapides et efficaces soient prises en cas d'incidents de pollution en milieu marin grâce à l'application, le plus tôt possible, de certaines des principales recommandations du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin. La Marine/Garde côtière, Environnement Canada et Pêches et Océans ont préparé un mémoire au Cabinet sur les mesures d'intervention en cas de catastrophes environnementales en milieu marin. Une stratégie analogue a été adoptée et doit être mise en oeuvre d'ici six ans ou moins à un coût de 100 millions de dollars. De ce montant, 63,5 millions ont été affectés à la Marine/Garde côtière.

Les 100 millions de dollars requis sur une période de six ans aux fins de la mise en oeuvre de la stratégie représentent une des premières grandes étapes pour répondre aux recommandations des études et des enquêtes, comme celles du Comité d'examen public. Les positions finales sur toutes les recommandations du Comité d'examen public seront préparées d'ici le début de 1992.

**Code de gérance de l'environnement:** Aux termes du projet de Code de gérance de l'environnement, les ministères devraient probablement établir des buts ou «prendre des engagements» en ce qui a trait aux principaux objectifs gouvernementaux en matière de protection de l'environnement. Ces engagements concernent la réduction des déchets, la consommation d'énergie et d'eau, et la vérification. De plus, en vertu du Code, la Marine/Garde côtière sera tenue de se conformer à des règlements fédéraux, provinciaux et municipaux plus rigoureux. Ces derniers ont trait aux chlorofluocarbones (CFC), aux biphényles polychlorés (BPC), aux réservoirs de stockage souterrains et hors sol, aux incinérateurs, aux chaudières et à la détermination ainsi qu'au nettoyage des sites contaminés.

**Aviation**

**Accords réciproques:** Au cours des négociations «Ciels ouverts» pour libéraliser l'accord bilatéral canado-américain de services aériens, la nécessité d'harmoniser la réglementation de chaque pays sur la sûreté est ressortie comme une priorité. Un groupe de travail technique de Transports Canada Aviation a été mis sur pied et chargé d'examiner et de revoir les règlements portant sur les licences, la navigabilité, l'exploitation des aéronefs, etc, pour les harmoniser avec ceux des États-Unis et de la Conférence européenne de l'aviation civile.

**Projet de mise en oeuvre de la Commission d'enquête de Dryden:** En mars 1989, le gouvernement du Canada a mis sur pied une commission d'enquête dirigée par le juge Virgil Moshansky sur les causes probables de l'écrasement d'un avion à réaction d'Air Ontario à Dryden (Ontario). Le rapport d'enquête final doit être déposé au début de 1992. Un organisme de projet a été constitué afin de surveiller la mise en oeuvre des recommandations de la Commission contenues dans le rapport. En 1992-1993, les activités seront axées principalement sur l'examen des politiques, procédures, lois, niveaux de ressources en vigueur relatifs à l'aviation et d'autres questions pertinentes au rapport, sur l'identification de changements qui pourraient améliorer le système et l'élaboration et la réalisation de plans d'action pour mettre en oeuvre ces changements.

**Services des aéronefs:** L'entrée en vigueur de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) nécessitera la mise en oeuvre de mesures qui auront une incidence directe sur l'entretien et les opérations de vol, y compris l'évaluation environnementale de toutes les installations des services des aéronefs.

**Système de navigation aérienne:** A été élaboré et mis en oeuvre un plan exhaustif de formation et de dotation pour pallier la pénurie de contrôleurs de la circulation aérienne. L'objectif du plan de dotation est un effectif complet de contrôleurs de la circulation aérienne en 1994. En 1992-1993, le Ministère augmentera ses dépenses de formation de 23 millions de dollars.

**Aéroports**

**Sûreté:** Le libellé final des politiques et normes des Services d'intervention d'urgence (SIU) est en cours d'élaboration; il fera l'objet de nombreuses consultations avec les groupes intéressés avant sa publication. En collaboration avec les municipalités environnantes, des exercices d'urgence complets sont tenus régulièrement pour assurer un état de préparation à intervenir à toute situation mettant en cause la sécurité et la sûreté. En outre, des exercices annuels de sûreté sont tenus pour assurer que les aéroports sont prêts et équipés pour intervenir en cas de détournement, de menace à la bombe et de sabotage.

**Capacité:** L'accroissement de la capacité côté piste à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto fait l'objet d'une évaluation environnementale. On s'attend à ce que cet examen soit complété en 1992. On procédera, suite à cet examen, à l'expansion requise pour un coût total estimatif de 750 millions de dollars. On élabore actuellement un cadre de politique et une demande de propositions visant le financement, la conception et la construction par le secteur privé de projets de revitalisation et d'exploitation des aérogares 1 et 2 à l'aéroport Lester B. Pearson. On estime actuellement que des centaines de millions de dollars d'investissement découleront de cette initiative.

Dans le cadre du projet des aéroports du sud de l'Ontario, on étudiera les aéroports du sud de l'Ontario pour définir les augmentations de la capacité dont ils ont besoin pour remplir leur rôle. Cette mesure peut éventuellement aboutir à la création d'une capacité suffisante pour compenser toute lacune qui peut se produire à long terme à l'aéroport Lester B. Pearson une fois celui-ci optimisé.

La construction d'une nouvelle aérogare à l'aéroport de Thunder Bay doit commencer en 1992-1993. Ce bâtiment et d'autres travaux connexes représentent un investissement en capital de l'ordre de 45 millions de dollars.

Une équipe de planification a été constituée pour se livrer à des activités de planification afin de corriger les manques de capacité à l'aéroport international d'Halifax.

**Cession:** Le Ministère prévoit mener à terme les négociations en vue de la cession des aéroports de Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal en 1991-1992, la cession elle-même s'effectuant au début de 1992-1993. L'entente visant Vancouver prévoit l'accroissement de la capacité côté piste et des aérogares par financement du secteur privé. Des scénarios de référence ont été préparés pour les aéroports de Québec, de Moncton, de Windsor, de Thunder Bay, de Winnipeg et de Kamloops, les négociations devant suivre ultérieurement. Les aéroports continueront de répondre à toutes les propositions de groupes intéressés; il est prévu qu'un nombre pouvant aller jusqu'à 25 aéroports seront cédés d'ici la fin de 1993-1994. La cession de petits aéroports pourra se faire par transfert de propriété et d'exploitation. En 1992-1993, il est prévu que les petits aéroports de Hope, Vanderhoof et Dawson Creek (C.-B.) et de Olds (Alberta) seront cédés. Des négociations ont été lancées pour la cession des aéroports de St. Catherines et de Carp (Ont.) et de Charlo (N.-B.).

**Code de gérance de l'environnement:** Conformément aux politiques énoncées dans le Plan vert et dans le Code de gérance de l'environnement, des vérifications environnementales ont été menées dans les aéroports canadiens pour veiller à ce que les activités liées aux aéroports n'aient pas d'incidence négative sur l'environnement. Dans le cadre de cet examen, des questions précises sont examinées, y compris les BPC, les réservoirs souterrains, les zones utilisées pour la formation contre les incendies, et la contamination au glycol.

**Surface**

**Sécurité routière et réglementation automobile:** Les projets de règlement concernant les émissions des véhicules légers et des véhicules lourds seront publiés de manière à respecter les objectifs nationaux et internationaux pour la fin des années 90. On mettra la dernière main aux règlements visant à accroître la protection des occupants des véhicules ainsi qu'aux normes visant à améliorer la sécurité des véhicules lourds et des autobus scolaires. L'utilisation et le rendement des ensembles de retenue d'enfant, des ceintures de sécurité et des feux de jour seront étudiés. On procédera à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un programme visant à simplifier l'importation de véhicules des États-Unis.

**Transport des marchandises dangereuses (TMD):** Le projet d'Accord de libre-échange nord-américain avec le Mexique aura des incidences sur le transport routier et ferroviaire des marchandises dangereuses. Des consultations exhaustives devront se tenir à ce sujet entre le Canada et le Mexique.

**Sécurité ferroviaire:** L'application de la nouvelle politique sur la consommation de drogues et d'alcool chez les titulaires de postes liés à la sécurité dans le secteur des transports sera examinée. Des progrès seront effectués sur la détermination des répercussions environnementales des projets ferroviaires d'ingénierie. Les questions abordées en matière de sécurité comprendront l'interface de la voie ferrée et de la route aux passages à niveau et le problème permanent des intrus qui sont blessés ou tués sur les emprises ferroviaires. Pour ce qui est des règlements, la priorité sera accordée à la mise au point définitive des règles sur la sécurité des wagons et de la réglementation sur les passages à niveau.

## 3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par activité, l'état des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieures.

**Politiques et coordination**

**Consommation de drogues et d'alcool:** Comme nous l'avons signalé dans les initiatives, le travail de consultation se poursuit.

**Environnement**: Politiques et coordination demeure le point de contact au Ministère pour ce qui est de l'apport et de la réponse ministérielle en matière de législation et de propositions découlant du Plan vert.

**Transport du grain de l'Ouest:** Étant donné que l'examen de la LTGO s'effectue dans le cadre de l'Examen de la politique agro-alimentaire, le Ministre de l'Agriculture est le ministre responsable de cette activité. Un animateur sera nommé pour mener la prochaine série de consultations, qui porteront sur la méthode de paiement.

**Marine/Garde côtière canadienne**

**Sécurité des navires-citernes et capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin:** Le rapport du Comité d'examen public sur les systèmes de sécurité des navires-citernes et sur la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin a été rendu public le 2 novembre 1990. Ce rapport contient 107 recommandations qui touchent à de nombreux domaines liés à la prévention, à la planification et aux mesures d'intervention en cas d'incidents de pollution attribuables au transport maritime.

La réponse initiale du gouvernement a été annoncée le 2 novembre 1991 et comprenait l'engagement que la prévention doit continuer d'être notre première ligne de défense contre la pollution en milieu marin, que la capacité d'intervention actuelle sera améliorée grâce à la création d'un nouveau partenariat avec l'industrie et d'autres parties intéressées.

Pour préparer sa réponse détaillée, le gouvernement a besoin de la contribution d'autres ministères, notamment d'Environnement Canada et de Pêches et Océans, ainsi que de l'industrie et d'autres organismes gouvernementaux des différents paliers.

Un document de travail a été préparé en avril 1991 et distribué aux parties intéressées à l'appui des consultations sur les plus importantes questions décrites dans le rapport du Comité. Ce document de travail contenait la position proposée par la Marine/Garde côtière pour améliorer les capacités du Canada en matière de prévention de déversement et d'intervention. L'industrie a été consultée au cours de l'été.

La réponse finale du gouvernement au rapport du Comité sera élaborée et rendue publique d'ici le début de 1992.

**Bureau de la sécurité des transports (BST):** Depuis la création du bureau d'enquête sur les accidents multimodaux, la Marine/Garde côtière doit maintenant répondre aux recommandations de ce bureau dans un délai de 90 jours. Un nouveau groupe organisationnel qui voit le jour actuellement au sein de la Marine/Garde côtière sera chargé d'examiner, de discuter et de préparer des réponses, ainsi que d'effectuer des recherches et des analyses indépendantes sur la sécurité et de déterminer les risques et les lacunes en matière de sécurité.

**Transport de produits chimiques et d'autres marchandises dangereuses en milieu marin (HAZMAT):** Aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques*, la Marine/Garde côtière est l'organisme directeur chargé d'intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures et de marchandises dangereuses provenant des navires. En 1988, la Marine/Garde côtière a effectué une évaluation préliminaire des risques, laquelle a permis d'établir les besoins en matière d'intervention en cas de déversement ou d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses autres que des produits pétroliers. La Marine/Garde côtière a élaboré un nouveau programme d'intervention en cas de catastrophes mettant en cause des marchandises dangereuses. Un projet pilote visant la mise en oeuvre des plans du programme a été entrepris dans les Maritimes. La Marine/Garde côtière et d'autres organismes fourniront des équipes d'évaluation dans le cas de déversement de produits chimiques en milieu marin dans les zones à risque où il y a le plus de navigation.

**Contrôle par l'État du port:** En 1988, le Canada a conclu avec les administrations européennes et américaines une entente visant à garantir que les navires étrangers sont en bon état de navigabilité et que ces navires ne présentent aucun risque pour les travailleurs canadiens, les eaux canadiennes et l'environnement. Aux termes de l'entente, le Canada a été tenu de porter à 25 p. 100, en 1991, la proportion des navires faisant l'objet d'inspections de sécurité au cours d'une escale à des ports canadiens.

**Recherche et sauvetage (embarcations de type 500):** Deux vedettes intermédiaires de recherche et sauvetage de type 500 ont été construits pour remplacer le NGCC Ready et le NGCC Racer pour les opérations de recherche et sauvetage au large de la côte Ouest. La construction du deuxième type d'embarcation de recherche et de sauvetage de type 500 a été retardée d'environ cinq mois. La date d'acceptation a été changée pour septembre 1991 et la fin de la garantie pour juillet 1992. Le coût estimatif total du projet est de 44 087 000 $.

**Aviation**

**Sécurité aérienne:** Un aperçu stratégique désignant la sécurité comme principal objectif a été préparé (novembre 1990) pour guider les activités de l'aviation pour la prochaine décennie.

**Réglementation:** Les normes de navigabilité révisées élaborées en réponse aux recommandations de la Commission Dubin sont mises en oeuvre grâce à la diffusion des documents et à la prestation de conseils et d'aide de suivi à l'industrie. Le Ministère a conclu de nombreux accords bilatéraux avec des administrations aéronautiques étrangères pour en venir à la reconnaissance réciproque des normes de conception, de fabrication et d'entretien des aéronefs, et de faciliter la location et les échanges d'aéronefs. Ces mesures se poursuivent et augmenteront l'efficacité du programme de réglementation.

**Services des aéronefs:** Le Ministère a mis au point un plan de la flotte opérationnelle afin de déterminer en détail les besoins opérationnels et les besoins en matière d'aéronefs. La mise en oeuvre du plan de la flotte a été commencée en 1989 et s'échelonnera sur une période de sept à dix ans. Un contrat a été adjugé pour l'achat de l'aéronef Cessna Citation, composante importante du plan de la flotte opérationnelle.

**Aéroports**

**Sûreté:** En raison du changement d'entrepreneur, la date d'achèvement des améliorations au système de contrôle des laissez-passer de zones réglementées a été reportée à la fin mars 1992. Les ressources nécessaires pour la mise en oeuvre de la nouvelle politique sur les services d'intervention d'urgence (SIU) ont été affectées, améliorant du même coup le niveau de couverture aux aéroports de Transports Canada et aux aéroports subventionnés.

**Capacité:** Des mesures provisoires continuent de s'appliquer aux aéroports internationaux de Toronto et de Vancouver pour remédier à l'encombrement et réduire les retards. L'évaluation environnementale visant l'accroissement côté piste à l'aéroport de Vancouver est terminée; la commission d'évaluation et d'examen a formulé ses recommandations et le Ministère prépare sa réponse officielle. À l'aéroport de Toronto, l'évaluation environnementale est terminée et des audiences publiques ont été entreprises en décembre 1991.

**Cession:** Des ententes de principe ont été conclues au sujet des aspects financiers et des avantages sociaux des employés aux aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Les dernières étapes des négociations sur les documents juridiques, y compris les baux fonciers sont en cours. Les propositions de groupes intéressés à Québec, Moncton, Windsor, Thunder Bay, Winnipeg et Kamloops ont entraîné la préparation de scénarios de référence pour ces villes; ces scénarios serviront de fondement pour la négociation des ententes de cession.

**Surface**

**Sécurité routière et réglementation automobile:** Des études ont été effectuées sur la réduction des émissions des véhicules à moteur. Les résultats ont été utilisés à l'appui des projets de réglementation. Des règlements ont été pris concernant les ceintures de sécurité trois points pour les sièges arrière, et de nouvelles normes de rendement ont été proposées pour les dispositifs de retenue des sièges avant. De plus, on a publié des règlements régissant les normes de sécurité qui s'appliquent aux véhicules d'occasion importés des États-Unis.

**Transport des marchandises dangereuses (TMD):** En août 1991, le Cabinet a approuvé un mémoire au Cabinet qui préconisait l'élaboration d'un projet de loi visant à modifier la Loi TMD. L'intégration du Livre rouge de la Commission canadienne des transports au Règlement TMD progresse comme prévu et devrait être terminée à la fin de l'exercice 1991-1992. Une étude a été effectuée pour établir les besoins en matière de données et de méthodologie en vue de déterminer s'il existe un lien entre la vitesse des trains et les risques liés au transport des marchandises dangereuses par rail.

**Sécurité ferroviaire:** Le programme des passages à niveau routiers/ferroviaires a nécessité beaucoup d'attention en 1991-1992. De nombreux efforts ont également été consacrés pour assurer la sécurité de certains wagons-citernes utilisés pour transporter des marchandises dangereuses.

## D. Efficacité du Programme

Au cours de l'exercice 1991-1992, la Direction de l'évaluation des programmes a complété une évaluation. Plusieurs autres projets sont aussi en cours.

**Résultats de l'évaluation**

**Évaluation de la sécurité routière et de la réglementation automobile**

Cette étude nous a permis de constater que la sécurité des véhicules automobiles s'est considérablement améliorée au cours des 20 dernières années. L'étude a conclu que la réglementation canadienne est raisonnable si on la compare à celle des autres pays et elle est harmonisée dans la plus grande mesure possible à la réglementation américaine. L'étude prévoit un nouveau programme de réglementation pour les années 90.

**Autres initiatives en cours**

Un programme de recherche et de sauvetage maritime, un programme central de recherche et développement, et une étude sur l'utilisation des systèmes d'information de gestion dans les programmes de réglementation ministériels.

## Section II
## Analyse par activité

### A. Politiques et coordination

#### Objectif

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels et multimodaux qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et fournir les données, les prévisions, les recherches et les services connexes à la direction. Fournir des services de secrétariat aux Ministres et au Sous-ministre.

#### Description

L'activité Politiques et coordination est chargée des fonctions suivantes: élaborer et coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'État; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information, sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend VIA Rail, les ententes de développement économique et régional (EDER), les programmes d'amélioration des routes, les services de traversier composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (ponts Jacques-Cartier et Champlain).

#### Sommaires des ressources

Cette activité représente environ 41,1 % du total des dépenses nettes de 1992-1993 du Ministère et 1,6 % du total des années-personnes.

**Tableau 2-1: Besoins nets en ressources de l'Activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | Prévu 1991-1992 | | Différence | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Politiques et analyses stratégiques | 7 851 | 55 | 8 171 | 56 | (320) | (1) |
| Recherche et développement | 14 567 | 48 | 14 870 | 45 | (303) | 3 |
| Politique des transports et aide financière | 691 021 | 87 | 727 500 | 84 | (36 479) | 3 |
| Direction et coordination | 87 375 | 132 | 173 858 | 122 | (86 483) | 10 |
| | 800 814 | 322 | 924 399 | 307 | (123 585) | 15 |
| **Non budgétaire** | | | | | | |
| Fonds de prêts interportuaire de la Société canadienne des ports | 20 000 | | 30 000 | | (10 000) | |
| | 820 814 | | 954 399 | | (133 585) | |
| Recettes portées au FRC | 125 747 | | 111 416 | | 14 331 | |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers pour 1992-1993 sont inférieurs de 133,6 millions de dollars, ou de 14,0%, au montant prévu pour 1991-1992. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Budgétaire - Activités du Ministère** | |
| **Dépenses de fonctionnement/dépenses en capital:** | |
| • accroissement des dépenses pour de nouvelles installations de terminus de traversiers (25,1 millions de dollars) et autres coûts de fonctionnement (0,7 million de dollars). | 25,8 |
| **Subventions et contributions:** | |
| • réduction des dépenses en ce qui a trait aux programmes d'amélioration de routes (10,6 millions de dollars), au code de sécurité des transporteurs routiers (1,5 million de dollars), aux ententes de développement économique et régional - EDER (6,2 millions de dollars), à l'accord de développement coopératif de l'Î.-P.-É. (2,1 millions de dollars), en plus de légères diminutions dans des contributions diverses (1,2 million de dollars), compensée par des augmentations de dépenses reliées aux services de traversier et services côtiers de passagers et de fret de la C.-B. (1,0 million de dollars), l'accord avec Terre-Neuve sur la route transcanadienne (2,5 millions de dollars), les services de traversier et de transport côtier des marchandises (0,6 million de dollars), la location de wagons-trémies (0,1 million de dollars), le pont Victoria (0,3 million de dollars), la Caisse de prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard (0,1 million de dollars), les routes régionales de Terre-Neuve (11,0 millions de dollars), la Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées (3,8 millions de dollars) et l'abandon de l'exploitation d'un chemin de fer à Terre-Neuve - arpentage (0,5 million de dollars). | (1,7) |
| **Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État** | |
| • réduction des paiements à la Société canadienne des ports (90,0 millions de dollars), à VIA Rail (65,4 millions de dollars), compensée en partie par une augmentation des paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (0,3 million de dollars) et à Marine Atlantique (7,4 millions de dollars). | (147,7) |
| **Non budgétaire** | |
| • diminution dans le paiement à la Société canadienne des ports pour le Fonds de prêts interportuaire. | (10,0) |
| **Années-personnes** | |
| • augmentation des dépenses en ce qui a trait à la Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées et au Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE). | 15 A-P |

**Explication des prévisions pour 1991-1992:** Les prévisions pour 1991-1992 dépassent de 83,3 millions de dollars ou de 9,8 % le montant de 871,1 millions de dollars indiqué dans le Budget des dépenses de 1991-1992. Les principales causes de cette différence sont les suivantes:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Budgétaire - Activités du Ministère** | |
| **Dépenses de fonctionnement/dépenses en capital:** | |
| • augmentation des dépenses en capital (12,5 millions de dollars) en ce qui a trait aux nouvelles installations de terminus de traversiers et au navire de remplacement, compensée par une légère diminution des dépenses de fonctionnement (0,3 million de dollars). | 12,2 |
| **Subventions et contributions:** | |
| • réduction des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (21,2 millions de dollars), de l'autoroute 13 - Mirabel/Dorval (1,5 million de dollars) , de la location de wagons-trémies (1,1 million de dollars), des services de traversier et de transport côtier pour passagers et fret (0,6 million de dollars), du programme d'amélioration des routes (0,1 million de dollars), et de la Caisse de prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard (0,1 million de dollars) compensée par une augmentation des dépenses pour le code de sécurité des transporteurs routiers (0,3 million de dollars), l'accord relatif à la route transcanadienne - Terre-Neuve (1,5 million de dollars), l'accord de développement coopératif de l'Î.-P.-É. (1,4 million de dollars), l'Association du transport du Canada (0,4 million de dollars), la Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées (0,7 million de dollars), le train à grande vitesse (0,5 million de dollars), les services de traversier et de transport côtier pour passagers et fret - province de la C.-B. (0,1 million de dollars), en plus d'autres petites contributions (0,4 million de dollars). | (19,3) |
| **Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État** | |
| • **Ponts Jacques-Cartier et Champlain:** diminution des dépenses en raison de retards dans le remplacement des quais. | (3,0) |
| • **Société canadienne des ports:** projet de captage de poussière à Churchill différé de l'année précédente (1,0 million de dollars) et dépenses relatives à Ridley Terminal Incorporated (58,5 millions de dollars). | 59,5 |
| • **VIA Rail:** Les modifications à la Loi sur la gestion des finances publiques vont influer sur le calcul des provisions pour les comptes à payer à la fin de l'exercice. | 15,4 |
| • **Marine Atlantique:** rajustements du contrat résultant d'une décision du Cabinet. | (11,5) |
| **Non budgétaire** | |
| • paiement à la Société canadienne des ports pour le Fonds de prêts interportuaire. | 30,0 |

**Années-personnes**

- diminution des dépenses découlant des programmes de restrictions budgétaires du gouvernement. (8 A-P)

**Tableau 2-2: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1992-1993**

(en milliers de dollars)

| | Dépenses | | | | Besoins en ressources |
|---|---|---|---|---|---|
| | Fonctionnement | Capital | Subventions et contributions | Sociétés d'État | |
| **Budgétaire** | | | | | |
| Politiques et analyses stratégiques | 7 851 | - | - | - | 7 851 |
| Recherche et développement | 14 517 | - | 50 | - | 14 567 |
| Politiques des transports et aide financière | 8 308 | 38 904 | 141 448 | 502 361 | 691 021 |
| Direction et coordination | 15 006 | 311 | 8 650 | 63 408 | 87 375 |
| | 45 682 | 39 215 | 150 148 | 565 769 | 800 814 |

**Examen des résultats financiers**

**Tableau 2-3: Résultats financiers de 1990-1991**

(en milliers de dollars)

| | 1990-1991 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Réel | | Budget des dépenses | | Différence | |
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Politiques et analyses stratégiques | 7 659 | 53 | 6 673 | 43 | 986 | 10 |
| Recherche et développement | 18 889 | 46 | 18 286 | 51 | 603 | (5) |
| Politique des transports et aide financière | 758 201 | 82 | 760 584 | 87 | (2 383) | (5) |
| Direction et coordination | 91 469 | 123 | 98 369 | 116 | (6 900) | 7 |
| | 876 218 | 304 | 883 912 | 297 | (7 694) | 7 |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels ont été de 7,7 millions de dollars ou de 0,9 % inférieurs à ceux prévus dans le Budget des dépenses de 1990-1991. En voici les causes principales:

**Budgétaire - Activités du Ministère**

En millions de dollars

**Dépenses de fonctionnement/dépenses en capital:**

- diminution des dépenses résultant de la politique sur les immobilisations (0,6 million de dollars), compensée par des augmentations des salaires et traitements (1,3 million de dollars) et autres frais de fonctionnement (0,2 million de dollars). 0,9

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Subventions et contributions:** | |
| • diminution des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (13,6 millions de dollars), en raison de retards de lancement, de l'autoroute 13 - Mirabel/Dorval (1,5 million de dollars), des services de traversier et de transport côtier du fret (0,5 million de dollars), de l'accord sur la route transcanadienne - Terre-Neuve (1,6 million de dollars), de la location de wagons-trémies (1,5 million de dollars), des pensions supplémentaires de Terre-Neuve (0,3 million de dollars), de la Caisse de prévoyance de l'Î.-P.-É. (0,2 million de dollars) et du pont Victoria (0,8 million de dollars), compensée par une augmentation des dépenses au chapitre des programmes d'amélioration des routes (1,7 million de dollars), du code de sécurité des transporteurs routiers (1,9 million de dollars) et d'une nouvelle contribution à Borden Mercantile Co. Ltd. (0,2 million de dollars). | (16,2) |
| **Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État** | |
| • **Marine Atlantique S.C.C.:** augmentation des dépenses résultant de l'assistance fournie à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, une filiale en propriété exclusive de Marine Atlantique (9,1 millions de dollars), compensée en partie par une sous-utilisation par Marine Atlantique (2,0 millions de dollars) résultant des réductions des coûts. | 7,1 |
| • **VIA Rail:** augmentation des dépenses résultant du règlement des imputations des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Ltée ayant trait aux services des années passées. | 6,5 |
| • **Société canadienne des ports:** diminution des dépenses résultant d'une modification du profil de dépenses de Sept-Îles qui sera repris dans une période ultérieure (2,3 millions de dollars) et une péremption (1,0 million de dollars) du projet de captage de la poussière de Churchill qui sera dépensée en 1991-1992. | (3,3) |
| • **Ponts Jacques-Cartier et Champlain:** diminution des dépenses résultant de retards dans le remplacement du tablier du pont Champlain occasionnés par des problèmes techniques et l'impossibilité de fermer le pont pour les réparations durant l'incident de Kahnawake. | (2,7) |
| **Années-personnes** | |
| • augmentation des dépenses résultant principalement du transfert des fonctions de l'Office national des transports. | 7 A-P |

## Données sur le rendement et justification des ressources

### Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité

Les résultats de programme suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'Activité. On trouve sous les rubriques des sous-activités suivantes des mesures qui évaluent le degré de réussite. Les résultats prévus de l'application des ressources de l'activité Politiques et coordination comprennent:

- l'élaboration opportune des plans généraux, de la politique et de la législation;
- l'aide financière opportune qui permet d'apporter des améliorations de productivité dans le secteur du transport, et
- le financement bien contrôlé et géré des services de transport de voyageurs par chemin de fer, de transport de grain, de transport côtier et par traversier, des systèmes de développement économique, de la sécurité routière et de l'efficacité du trafic et sélection d'autres intérêts reliés au transport.

Les principales variables qui touchent les ressources attribuées à l'Activité, les résultats attendus ou les deux comprennent:

- le paiement à temps des subventions et contributions qui dépendent de l'observation par le bénéficiaire des conditions prescrites, et
- les directives des Ministres.

## Politiques et analyses stratégiques

Le tableau 2-4 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières pour cette sous-activité.

**Tableau 2-4: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 7 851 | 8 171 | 7 659 | 9 357 | 5 999 |
| Dépenses en capital | - | - | - | 103 | 136 |
| Subventions et contributions | - | - | - | - | 10 |
| | 7 851 | 8 171 | 7 659 | 9 460 | 6 145 |
| Années-personnes | 55 | 56 | 53 | 57 | 60 |

Les ressources consacrées à cette sous-activité visent la détermination et l'analyse des points d'intérêt à court et à long terme au chapitre des transports afin de recommander et de mettre en oeuvre des options et priorités globales ainsi que la prestation de recherches, de statistiques et de prévisions dans le domaine économique et d'autres données requises pour les stratégies, l'évaluation de la politique opérationnelle et le processus décisionnel.

Près de 40 projets de recherche et d'analyse économique sont entrepris chaque année en égard aux besoins opérationnels et de planification pour faciliter la réévaluation des politiques et le processus décisionnel. De même, 35 analyses de données sont effectuées, en moyenne, par année relativement aux mouvements de transport et aux profils économiques, à l'échelle internationale et nationale et par emplacement.

La fluctuation des dépenses enregistrée dans cette sous-activité est directement reliée au projet d'étude sur la consommation de drogues et d'alcool, lequel fait partie de cette composante. Une politique sur la consommation de drogues et d'alcool a été élaborée et les travaux se poursuivent.

Pour évaluer les résultats, on se fonde principalement sur les commentaires fournis par les groupes opérationnels et d'usagers ainsi que sur la qualité des conseils d'orientation et l'efficacité de l'exécution des programmes.

**Recherche et développement**

Le tableau 2-5 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-5: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 14 517 | 14 320 | 17 974 | 16 977 | 17 279 |
| Dépenses en capital | - | - | - | 98 | 139 |
| Subventions et contributions | 50 | 550 | 915 | 1 191 | 2 495 |
| | 14 567 | 14 870 | 18 889 | 18 266 | 19 913 |
| Années-personnes | 48 | 45 | 46 | 52 | 59 |

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de répondre aux besoins d'innovations techniques du Ministère et du secteur des transports. Les objectifs stratégiques de la sous-activité sont d'augmenter la sûreté et la sécurité du transport, d'améliorer l'efficacité des activités de Transports Canada, d'augmenter la productivité et la compétitivité du secteur des transports au Canada, et de rendre équitables et accessibles les services de transport.

Les activités de recherche et de développement comprennent également le programme de recherche et de développement concernant l'énergie, la composante de recherche et développement du programme sur le transport des handicapés, du programme des propositions non sollicitées d'Approvisionnements et services Canada et des projets conjoints à coûts partagés bénéficiant de l'appui financier d'autres activités, de l'industrie ou des provinces.

Approximativement 300 projets par année sont confiés à contrat à diverses organisations, la plupart du secteur privé, concernant tous les modes, réseaux et technologies de transport.

Le programme de recherche et de développement vise à découvrir des innovations techniques qui permettront au Ministère de relever les défis de l'avenir. Environ 9,0 millions de dollars sont injectés chaque année dans ce programme.

De par leur nature, les travaux de recherche et de développement produisent des résultats à long terme. Par conséquent, l'évaluation des résultats ne peut être faite immédiatement. Cependant, les résultats peuvent être mesurés par le taux de succès des applications, des produits et de la mise en oeuvre des techniques, les innovations véritablement utilisées, les applications secondaires dans l'industrie et la reconnaissance professionnelle (récompenses, brevets, citations).

**Politiques des transports et aide financière**

Le tableau 2-6 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-6: Dépenses nettes**

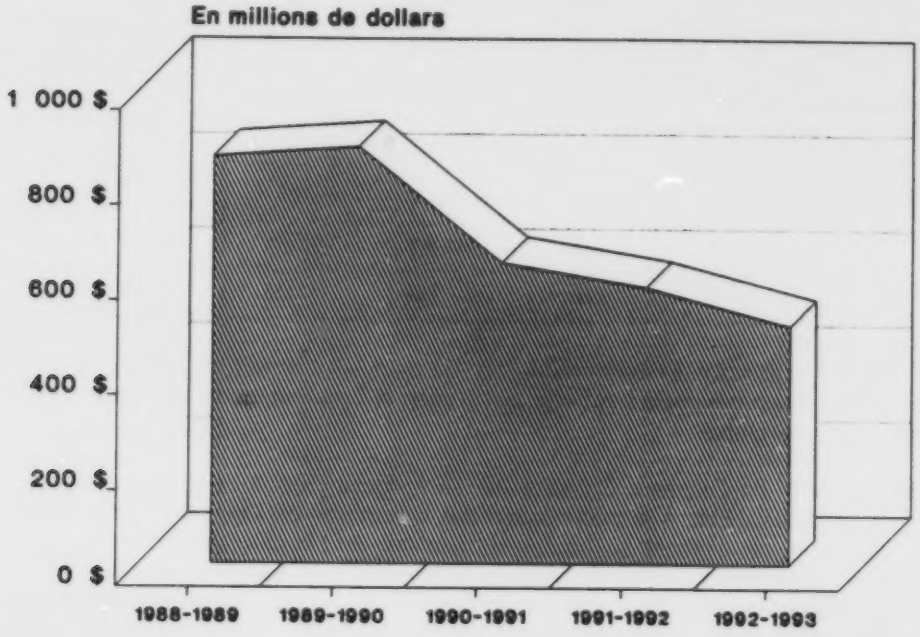
| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Budgétaire** | | | | | |
| Dépenses de fonctionnement | 8 308 | 8 105 | 8 606 | 7 899 | 8 790 |
| Dépenses en capital | 38 904 | 13 789 | 152 | 562 | 568 |
| Subventions et contributions | 141 448 | 145 297 | 163 996 | 178 556 | 264 427 |
| | 188 660 | 167 191 | 172 754 | 187 017 | 273 785 |
| Paiements aux sociétés d'État | | | | | |
| Marine Atlantique | 140 458 | 133 000 | 143 947 | 265 467 | 126 481 |
| VIA Rail | 361 900 | 427 300 | 441 484 | 521 120 | 607 438 |
| Chemins de fer nationaux | 3 | 9 | 16 | 83 | 113 |
| Total des sociétés d'État | 502 361 | 560 309 | 585 447 | 786 670 | 734 032 |
| **Total budgétaire** | 691 021 | 727 500 | 758 201 | 973 687 | 1 007 817 |
| **Non budgétaire** | | | | | |
| Société du port de St. John (T.-N.) | - | - | - | - | 1 000 |
| Société du port de Prince Rupert | - | - | - | 17 260 | - |
| **Total non budgétaire** | - | - | - | 17 260 | 1 000 |
| | 691 021 | 727 500 | 758 201 | 990 947 | 1 008 817 |
| Années-personnes | 87 | 84 | 82 | 94 | 101 |

En 1992-1993, on s'attend à ce que les ressources de cette sous-activité soient distribuées comme suit: 72,7 p. 100 aux sociétés d'État, 20,5 p. 100 aux subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 6,8 p. 100 aux frais généraux administratifs, au contrôle et à la coordination de même qu'aux dépenses d'immobilisations pour de nouvelles installations de terminus de traversiers.

Les résultats du secteur aviation sont mesurés par le nombre d'accords négociés (environ quatre à six par année). Ce secteur est présentement actif dans tous les aspects des négociations en vue de l'accord bilatéral sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis. Dans le secteur marine, la demande d'ententes de subventions (environ 12 à 14 par année) et de projets d'immobilisations ou de réparations importantes (de 1989-1990 à 1992-1993, le nombre de projets a augmenté de huit par année, et il est actuellement estimé à 28 par année) est mesurée par l'à-propos des négociations et des présentations. Ce secteur est en outre responsable de l'acquisition d'un navire de remplacement pour les services de traversier entre Caribou (N.-É.) et Wood Island (Î.-P.-É.). Les décisions de principe concernant le secteur de la surface visent à rendre les industries du transport ferroviaire et du transport routier plus sûres, plus ouvertes, efficientes, innovatrices et compétitives. Les problèmes actuels au sein de l'industrie du camionnage sont du ressort de ce secteur. Les résultats sont mesurés par le nombre de documents de base nécessaires et les présentations au Gouverneur en conseil.

Le tableau 2-7 montre la baisse constante des paiements aux sociétés d'État.

**Tableau 2-7: Paiements aux sociétés d'État (en dollars constants de 1992-1993)**



## Direction et coordination

Le tableau 2-8 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières, par cette sous-activité.

**Tableau 2-8: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Budgétaire** | | | | | |
| Dépenses de fonctionnement | 15 006 | 14 448 | 11 748 | 12 792 | 9 034 |
| Dépenses en capital | 311 | 311 | 230 | 207 | 536 |
| Subventions et contributions | 8 650 | 5 950 | 4 249 | 4 509 | 4 739 |
| | 23 967 | 20 709 | 16 227 | 17 508 | 14 309 |
| Paiements aux sociétés d'État | | | | | |
| Société canadienne des ports | 1 750 | 91 824 | 20 008 | 32 053 | 2 775 |
| Administration de la voie maritime du Saint-Laurent | 29 000 | 28 700 | 27 300 | 26 900 | 25 400 |
| Ponts Jacques-Cartier et Champlain | 32 658 | 32 625 | 27 934 | 13 948 | 8 783 |
| Total des sociétés d'État | 63 408 | 153 149 | 75 242 | 72 901 | 36 958 |
| **Total budgétaire** | 87 375 | 173 858 | 91 469 | 90 409 | 51 267 |
| **Non budgétaire** | | | | | |
| Société canadienne des ports | | | | | |
| Fonds de prêts interportuaire | 20 000 | 30 000 | - | - | - |
| | 107 375 | 203 858 | 91 469 | 90 409 | 51 267 |
| Années-personnes | 132 | 122 | 123 | 106 | 135 |

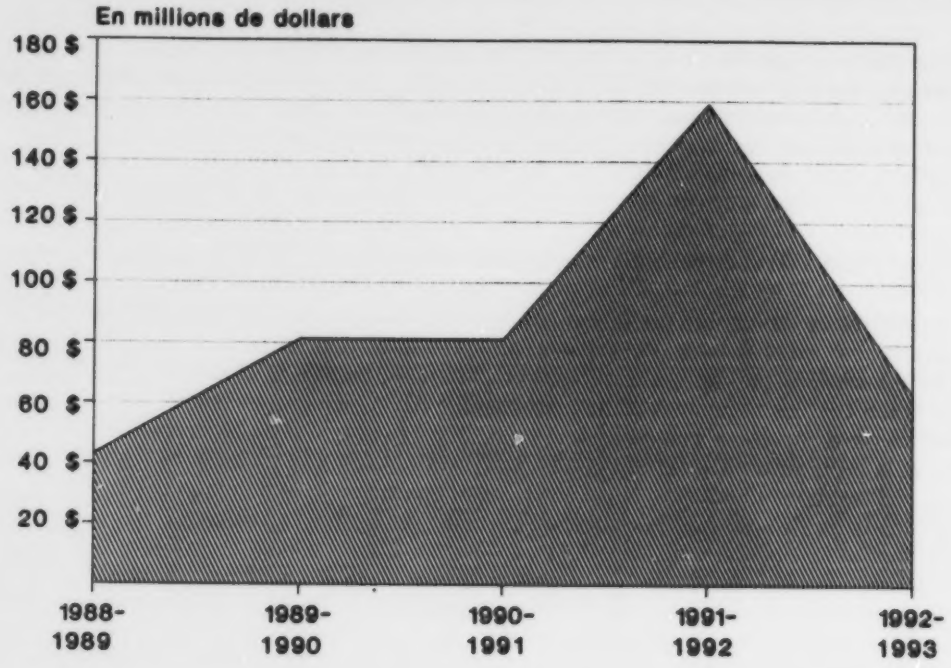
Les ressources allouées à l'élément Direction de cette sous-activité en terme d'années-personnes et de salaires servent essentiellement à planifier, administrer et contrôler toute l'Activité et à fournir un point de coordination régional global.

Les ressources de l'élément Coordination sont consacrées à l'administration des cycles de planification des sociétés d'État, à la coordination des documents du Cabinet et de la correspondance ministérielle. En outre, cet élément coordonne les relations du Ministère avec d'autres gouvernements nationaux, d'autres ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux et avec tous les secteurs de l'industrie. Cet élément sert également de point central au sein de Transports Canada pour la mise en oeuvre de la stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées. Il joue en outre un rôle de définition de la politique sur les questions d'environnement.

Le rendement est établi en fonction du nombre de documents traités (environ 1 200 documents et notes d'information du Cabinet) et du dépôt, en temps voulu, des plans d'entreprise et des documents afférents (100 plans et rapports annuels déposés une fois l'an).

Le tableau 2-9 illustre le niveau des paiements aux sociétés d'État dans le cadre de cette sous-activité. Une forte augmentation en 1991-1992 est attribuable principalement à un paiement de 59 millions de dollars à la Société canadienne des ports pour Ridley Terminals.

**Tableau 2-9: Paiements à des sociétés d'État (en dollars constants de 1992-1993)**



## B. Marine/Garde côtière canadienne

### Objectif

Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime, afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques ainsi qu'à la protection de la qualité du milieu marin dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

### Description

Les activités de la Marine et de la Garde côtière canadienne (GCC) comportent les sous-activités suivantes:

**Systèmes de navigation maritime:** ces systèmes comprennent des aides à la navigation de courte portée (bouées et aides à terre, notamment des phares et des racons) qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés, et d'aides à la navigation de longue portée (le Loran C et les radiophares) qui permettent la navigation longue distance et la détermination de la position. Le développement, l'entretien et la protection de voies navigables consistent en l'établissement, l'entretien et la protection de voies navigables améliorées, selon des paramètres établis, au moyen de la construction d'ouvrages directeurs, la prévention de l'envasement, le sondage du chenal, le dragage, la protection des rives, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages de structure et l'enlèvement et l'aliénation d'épaves. Les services du trafic maritime contribuent à la sécurité et à la rapidité du trafic maritime, au moyen de la gestion du trafic, de la prestation de conseils et d'instructions aux navigateurs, et de la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes afin de déceler les défectuosités et les déficiences, vérification qui s'effectue, par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), du Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) et du Système de trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG). Les stations radio de la Garde côtière (SRGC), par l'intermédiaire d'un réseau de stations radio dotées de personnel ou télécommandées, offrent un service de communications en cas de détresse et un service de communications de sécurité. Ce service peut diffuser des bulletins météorologiques, des renseignements visant à assurer la sécurité de la navigation et des renseignements sur l'état des glaces. Les SRGC assurent aussi un service de correspondance publique et un service de communications au commandement et au contrôle de la Flotte de la Garde côtière canadienne. Enfin, cette sous-activité assure la prestation de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de diverses publications.

**Déglaçage et opérations dans l'Arctique:** cette sous-activité comprend l'aide au passage des navires dans les eaux encombrées de glace (ce qui comprend l'escorte des navires et le déglaçage de ports sur demande afin de faciliter les mouvements des cargos et des navires de pêche); la gestion des glaces (surveillance et contrôle du mouvement des glaces sur le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal afin d'éviter les dommages aux propriétés menacées d'inondation ou la perte de celles-ci); la coordination du ravitaillement annuel de l'Est de l'Arctique (approvisionnement des collectivités isolées du Nord et des installations de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement); le soutien aux autres ministères et organismes gouvernementaux (le plus important de ces services est l'affrètement du *NGCC John Cabot* par Téléglobe Marine Inc. et la prestation de services d'hélicoptères au ministère de l'Environnement).

**Réglementation maritime:** cette sous-activité comprend les services de la sécurité des navires (administration et application des règlements relatifs à la sécurité des navires et de la pollution causée par les navires et administration du programme d'hygiène et de sécurité au travail dans l'industrie maritime); les services d'urgence maritime qui s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et notamment de fournir des ressources.

**Recherche et sauvetage maritimes:** cette sous-activité comprend les opérations de recherche et sauvetage (unités spécialisées de recherche et sauvetage et services connexes, réalisées de concert avec le ministère de la Défense nationale); de prévention (promotion de la sécurité en embarcation au moyen de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certains aspects de la sécurité) et le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (organisme composé de bénévoles qui se joint aux opérations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne, qui dispose de ressources de recherche et sauvetage qui participe aux programmes de sécurité en embarcation).

**Havres et ports publics:** cette sous-activité comprend l'entretien, l'administration et l'aménagement de 526 ports et havres publics à l'appui du transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès aux collectivités isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

**Direction et administration:** cette sous-activité a pour fonction de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures d'imputabilité pour l'ensemble de l'Activité; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

**Sociétés d'État et autres organismes:** d'autres activités sont également visées; elles sont menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et d'autres organismes, et comprennent notamment les services de pilotage en eaux canadiennes, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des ports de neuf commissions de port, et l'exploitation du *NM Arctic* par la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

**Sommaires des ressources**

Les activités de la Marine et de la Garde côtière canadienne constituent environ 32,3 % du total net des dépenses du Ministère et 29,3 % du total des années-personnes pour 1992-1993.

**Tableau 2-10: Besoins nets en ressources de l'Activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | Prévu 1991-1992 | | Différence | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Systèmes de navigation maritime | 324 741 | 3 240 | 330 784 | 3 198 | (6 043) | 42 |
| Déglaçage et opérations dans l'Arctique | 120 801 | 1 019 | 125 814 | 1 001 | (5 013) | 18 |
| Réglementation maritime | 55 421 | 556 | 57 117 | 518 | (1 696) | 38 |
| Recherche et sauvetage maritimes | 82 025 | 911 | 82 210 | 902 | (185) | 9 |
| Havres et ports publics | 40 044 | 90 | 55 163 | 90 | (15 119) | - |
| Direction et administration | 14 352 | 145 | 13 018 | 132 | 1 334 | 13 |
| La compagnie de navigation Canarctic Limitée | 5 721 | - | 10 000 | - | (4 279) | - |
| Services de pilotage | 2 737 | - | 6 745 | - | (4 008) | - |
| | 645 842 | 5 961 | 680 851 | 5 841 | (35 009) | 120 |
| Recettes portées au FRC | 7 555 | | 29 165 | | (21 610) | - |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers pour 1992-1993 sont inférieurs de 35,0 millions de dollars, ou de 5,1%, aux prévisions de dépenses de 1991-1992. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Budgétaire - Activités du Ministère** | |
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • diminution des besoins liée au programme de restrictions du gouvernement (17 millions de dollars) et à l'activité de réaffectation des dépenses de F et E (10 millions de dollars), compensée par des augmentations de traitements, de salaires et d'avantages sociaux des employés (11,7 millions de dollars), des ressources additionnelles pour mettre en application le Programme d'intervention d'urgence en milieu marin (financement dans le cadre du Plan vert) (8 millions de dollars), le Programme des langues officielles (3,4 millions de dollars), le Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE) (1,1 million de dollars), et divers autres changements (1,8 million de dollars). | (1,0) |
| **Dépenses en capital:** | |
| • changements dans les mouvements de trésorerie et lancement de nouveaux projets. | 0,4 |
| **Subventions et contributions:** | |
| • besoins réduits pour le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) pour 1991-1992 seulement. | 0,1 |
| **Recettes et recouvrements:** | |
| • conversion des recettes du Fonds du revenu consolidé aux crédits nets (17,7 millions de dollars) et recettes additionnelles prévues (8,5 millions de dollars). | (26,2) |
| **Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État et autres organismes** | |
| • diminution des besoins pour la compagnie de navigation Canarctic Limitée (4,3 millions de dollars) et accroissement de l'auto-suffisance financière des administrations de pilotage (4,0 millions de dollars). | (8,3) |
| **Années-personnes** | |
| • augmentation des besoins liée à la mise en application du Programme d'intervention d'urgence en milieu marin (25 A-P), du Programme des langues officielles (52 A-P), du Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (9 A-P) et à d'autres initiatives (34 A-P). | 120 A-P |

**Explication des prévisions pour 1991-1992:** Les prévisions pour 1991-1992 sont supérieures de 17 millions de dollars, ou de 2,6 %, au Budget des dépenses de 663,8 millions de dollars de 1991-1992. Cet écart est attribuable aux points principaux suivants:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Budgétaire - Activités du Ministère** | |
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • accroissement des besoins lié aux traitements avec effet rétroactif pour les années précédentes et aux indemnités de cessation d'emploi (7,6 millions de dollars), à l'augmentation du tonnage des cargaisons sèches dans le cadre du Programme de ravitaillement de l'Arctique (1,1 million de dollars), aux coûts additionnels engagés par suite de la collision et du naufrage du "*Tenyo Maru*" et du nettoyage subséquent (1,1 million de dollars), aux augmentations de prix des biens et services (4,2 millions de dollars), aux besoins additionnels pour la gestion de l'information et le transfert des ressources en vertu de la politique sur les immobilisations (1,7 million de dollars), au rétablissement du facteur imposé de non-utilisation s'appliquant à l'activité Marine (30 millions de dollars); compensé par des diminutions liées aux économies dues aux retards dans le radoub de navires, le dragage et la réparation de quais (1,9 million de dollars), aux répercussions attribuables à la grève des membres de l'AFPC, aux retards dans la dotation en personnel, au programme de restrictions du gouvernement (14,9 millions de dollars) et aux mesures imposées par la direction pour limiter les dépenses trop élevées au chapitre des articles récupérables (2,3 millions de dollars). | 26,6 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • diminution des besoins liée au programme de restrictions du gouvernement (18,2 millions de dollars), au transfert des ressources en vertu de la politique sur les immobilisations (0,6 million de dollars) et aux changements mineurs dans les mouvements de trésorerie nécessaires (0,5 million de dollars). | (19,3) |
| **Subventions et contributions:** | |
| • diminution des besoins pour le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. | (0,2) |
| **Recettes et recouvrements:** | |
| • accroissement des recettes. | (0,2) |
| **Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État et autres organismes** | |
| • accroissement des besoins lié à l'augmentation du déficit de la compagnie de navigation Canarctic Limitée découlant de coûts de réparation plus élevés et de gains plus faibles à cause des glaces (3,3 millions de dollars), à la perte prévue en raison de l'impossibilité d'obtenir la pleine augmentation tarifaire proposée pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique (0,5 million de dollars), à la baisse du trafic de la voie maritime assujetti au pilotage obligatoire, d'où des recettes plus faibles pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs (1,7 million de dollars) et à la perte subie par l'Administration de pilotage des Laurentides, attribuable à la forte hausse des taux de rémunération des pilotes et à l'absence de toute augmentation tarifaire (4,6 millions de dollars). | 10,1 |

**Années-personnes**

- diminution des besoins due aux répercussions de la grève des membres de l'AFPC, aux retards dans la dotation en personnel et au programme de restrictions du gouvernement, en partie compensée par des besoins supplémentaires pour le *NGCC John Cabot*. (116 A-P)

**Tableau 2-11: Dépenses et recettes prévues de l'Activité en 1992-1993**

(en milliers de dollars)

| | Dépenses | | | | | Moins: Recettes et recouvrements | Besoins nets en ressources |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fonctionnement | Capital | Subventions et contributions | Sociétés d'État | Total | | |
| Systèmes de navigation maritime | 263 044 | 74 556 | - | - | 337 600 | 12 859 | 324 741 |
| Déglaçage et opérations dans l'Arctique | 114 317 | 20 091 | - | - | 134 408 | 13 607 | 120 801 |
| Réglementation maritime | 47 335 | 10 755 | 14 | - | 58 104 | 2 683 | 55 421 |
| Recherche et sauvetage maritimes | 71 953 | 8 353 | 1 750 | - | 82 056 | 31 | 82 025 |
| Havres et ports publics | 32 341 | 19 908 | 5 | - | 52 254 | 12 210 | 40 044 |
| Direction et administration | 11 127 | 3 225 | - | - | 14 352 | - | 14 352 |
| La compagnie de navigation Canartic Limitée | - | - | - | 5 721 | 5 721 | - | 5 721 |
| Services de pilotage | - | - | - | 2 737 | 2 737 | - | 2 737 |
| | 540 117 | 136 888 | 1 769 | 8 458 | 687 232 | 41 390 | 645 842 |

**Ressources en capital de l'Activité**

Le tableau 2-12 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital pour l'Activité, ventilés selon les éléments pertinents du plan d'investissement du Ministère. Pour plus de renseignements sur les programmes d'investissement de l'Activité, voir les analyses des sous-activités qui commencent à la page 2-19 et la discussion générale du programme d'immobilisations qui commence à la page 3-4 de la section III.

**Tableau 2-12: Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Plan d'investissement de la flotte | 44 016 | 43 224 | 51 809 | 99 864 | 63 885 |
| Plan de gestion des biens de Havres et ports publics | 19 908 | 25 348 | 38 631 | 34 958 | 39 072 |
| Autre plan d'investissement à long terme de la Garde côtière | 72 964 | 67 935 | 57 501 | 76 861 | 73 709 |
| | 136 888 | 136 507 | 147 941 | 211 683 | 176 666 |

## Examen des résultats financiers

### Tableau 2-13: Résultats financiers de 1990-1991

| (en milliers de dollars) | 1990-1991 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Réel | | Budget des dépenses | | Différence | |
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Systèmes de navigation maritime | 320 373 | 3 191 | 343 766 | 3 151 | (23 393) | 40 |
| Déglaçage et opérations dans l'Arctique | 129 971 | 974 | 134 544 | 1 048 | (4 573) | (74) |
| Réglementation maritime | 57 445 | 526 | 35 385 | 476 | 22 060 | 50 |
| Recherche et sauvetage maritimes | 91 202 | 918 | 86 627 | 960 | 4 575 | (42) |
| Havres et ports publics | 72 255 | 91 | 88 455 | 90 | (16 200) | 1 |
| Direction et administration | 15 100 | 163 | 27 534 | 141 | (12 434) | 22 |
| La compagnie de navigation Canartic Limitée | 7 763 | - | 5 459 | - | 2 304 | - |
| Services de pilotage | 3 775 | - | 575 | - | 3 200 | - |
| | 697 884 | 5 863 | 722 345 | 5 866 | (24 461) | (3) |
| Recettes portés au FRC | 28 726 | | 24 890 | | 3 836 | |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 24,4 millions de dollars, ou de 3,4 %, au Budget des dépenses de 1990-1991, ce qui est attribuable à ce qui suit:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • accroissement des besoins lié aux traitements et à d'autres dispositions sur la rémunération (24,5 millions de dollars), aux coûts additionnels dus aux heures supplémentaires et à d'autres coûts du personnel (1,9 million de dollars), à la hausse des prix du carburant attribuable à la crise du Golfe (1,5 million de dollars), au transfert de ressources en vertu de la politique sur les immobilisations (17,3 millions de dollars), aux coûts de nettoyage et de prévention liés à l'échouage du *Rio Orinoco* (7 millions de dollars), compensé par une diminution des besoins liée au programme de restrictions du gouvernement (7,8 millions de dollars), aux cargaisons moins importantes pour le ravitaillement de l'Arctique (1,5 million de dollars) et à diverses autres économies (3 millions de dollars). | 39,9 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • diminution des besoins attribuable au transfert des ressources en vertu de la politique sur les immobilisations (17,3 millions de dollars), à la réaffectation d'autres activités (38,7 millions de dollars), aux réductions budgétaires (14,1 millions de dollars) et à la diminution des besoins résultant des changements dans les mouvements de trésorerie et des ressources non utilisées des projets (1,8 million de dollars). | (71,9) |

**Recettes et recouvrements:**

En millions de dollars

- diminution des recettes en raison de la baisse des cargaisons pour le ravitaillement de l'Arctique et de la baisse des besoins en services d'hélicoptères pour le ministère des Pêches et Océans. 2,1

**Budgétaire - Paiements aux sociétés d'État et autres organismes**

- besoins additionnels dus à l'insuffisance accrue de fonds de la compagnie de navigation Canarctic Limitée (1,7 million de dollars) et besoins additionnels pour les administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands Lacs découlant de l'absence d'une augmentation tarifaire, de la forte hausse de rémunération des pilotes et de la baisse du trafic (3,8 millions de dollars). 5,5

**Années-personnes**

- Diverses diminutions des besoins en années-personnes. (3 A-P)

**Données sur le rendement et justification des ressources**

**Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité**

Les résultats suivants du programme représentent la majeure partie des ressources humaines et financières affectées à l'Activité. Des mesures évaluant les niveaux de réalisation sont données sous les postes de sous-activité ci-dessous. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources de l'activité Marine/Garde côtière canadienne sont les suivants:

- la navigation sans entrave et le mouvement rapide des navires, dans les glaces au besoin, dans des conditions de risque acceptable;
- la réduction des risques et des pertes de vie;
- la protection de l'environnement et des biens, et
- l'appui en toute rentabilité du commerce maritime à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada.

Les principales variables qui influent soit sur les ressources affectées à l'Activité, les résultats attendus, ou les deux sont les suivantes:

- les conditions météorologiques (glaces) défavorables ou favorables;
- les taux internationaux de change et d'intérêt, y compris les variations dans le coût de la vie;
- le trafic des navires, y compris les embarcations de commerce, de pêche et de plaisance, et
- les incidents de recherche et de sauvetage maritimes.

**Systèmes de navigation maritime**

Le tableau 2-14 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

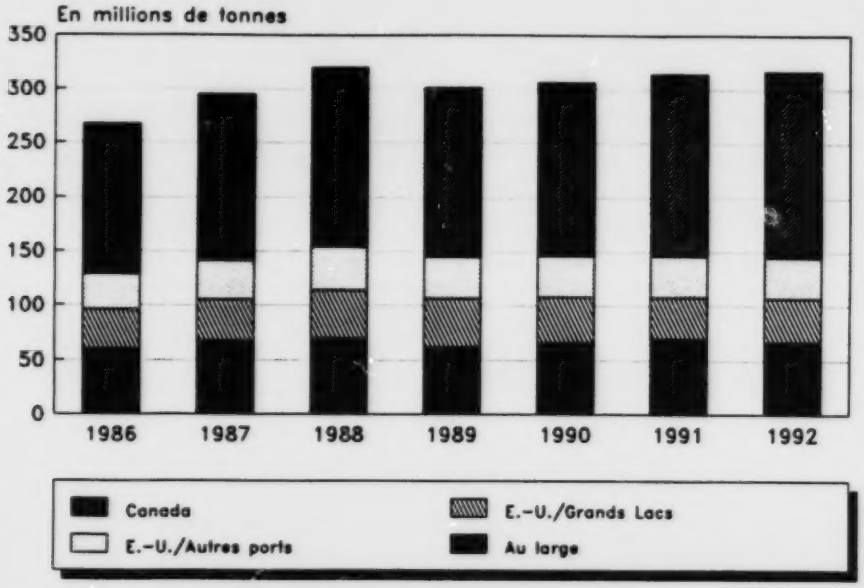
**Tableau 2-14: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 263 044 | 271 816 | 259 377 | 242 824 | 225 490 |
| Moins: Recettes | 12 859 | 514 | 540 | 345 | 700 |
| | 250 185 | 271 302 | 258 837 | 242 479 | 224 790 |
| Dépenses en capital | 74 556 | 59 392 | 61 442 | 81 861 | 96 386 |
| Subventions et contributions | - | 90 | 94 | 669 | 1 403 |
| | 324 741 | 330 784 | 320 373 | 325 009 | 322 579 |
| Recettes portées au FRC | 613 | 3 217 | 2 569 | 4 309 | 4 391 |
| Années-personnes | 3 240 | 3 198 | 3 191 | 3 254 | 3 303 |

La sous-activité des Systèmes de navigation maritime est chargée de la fourniture, de l'exploitation et de l'entretien d'un réseau national de navigation maritime dont l'objet est de contribuer au mouvement sûr, efficient et rentable des navires dans les eaux canadiennes et les eaux internationales désignées.

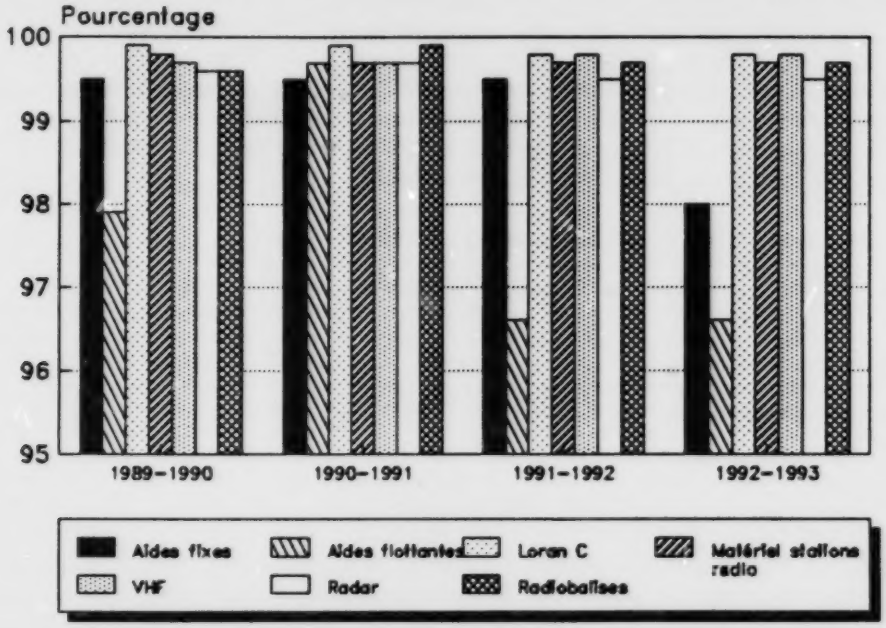
Les ressources du programme sont utilisées pour entretenir environ 20 900 aides à la navigation fixes et flottantes, dont le nombre est demeuré à peu près constant au cours des dernières années, et 70 radiobalises dont le nombre a été réduit en 1985 de 135 qu'il était en vertu du plan d'entretien des radiobalises dans le cadre du programme de restrictions budgétaires du gouvernement. En outre, bien que le nombre de stations radio se soit accru de 152 à 170, les coûts ont été réduits grâce à l'adoption de la commande à distance de certaines stations, réduisant ainsi le nombre d'années-personnes requises.

**Tableau 2-15: Total des volumes de trafic maritime**




Le tableau 2-15 montre le volume de marchandises transportées sur le réseau de navigation maritime canadien. En outre, le tableau 2-16 montre le pourcentage du temps de fonctionnement du matériel. Tout le matériel a été disponible plus de 99 p. 100 du temps, à l'exception des aides flottantes à la navigation dont la disponibilité en 1989-1990 a été directement touchée par la grève des équipages de navire, ainsi que des aides flottantes et des aides fixes dont la disponibilité a été touchée par les réductions dans la flotte et les ressources, ce qui a réduit le niveau de réponse en cas d'indisponibilité.

**Tableau 2-16: Pourcentage du temps de disponibilité du matériel**




**Déglaçage et opérations dans l'Arctique**

Le tableau 2-17 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-17: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 114 317 | 108 805 | 114 204 | 105 225 | 98 426 |
| Moins: Recettes | 13 607 | 14 655 | 12 391 | 12 236 | 10 654 |
| | 100 710 | 94 150 | 101 813 | 92 989 | 87 772 |
| Dépenses en Capital | 20 091 | 31 664 | 28 158 | 54 518 | 27 296 |
| | 120 801 | 125 814 | 129 971 | 147 507 | 115 068 |
| Recettes portées au FRC | 6 925 | 9 186 | 8 547 | 7 607 | 8 440 |
| Années-personnes | 1 019 | 1 001 | 974 | 946 | 1 122 |

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique doit fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglaçage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux encombrées de glace, de manière à appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs gouvernementaux, notamment le maintien de la souveraineté dans l'Arctique canadien, et réduire l'importance des inondations causées par des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

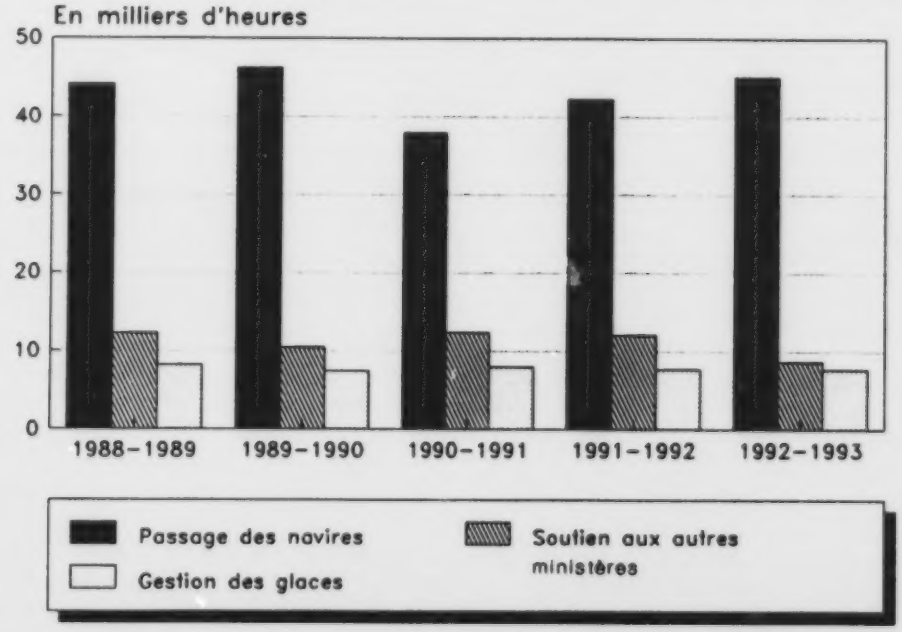
Six brise-glace lourds sont utilisés. À ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation, qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces (voir la description de la flotte de la Garde côtière à la page 3-43). Le nombre moins élevé des brise-glace lourds est dû au retrait du service du *NGCC John A. MacDonald* en 1991-1992. En outre, un des six autres brise-glace, le *NGCC Louis S. St-Laurent*, fait l'objet de travaux importants de radoub (voir la page 3-24). Par conséquent, la Garde côtière canadienne a conclu un accord de location à bail du *NM Terry Fox*, brise-glace de Resources Gulf Canada, pour les deux prochaines années. Une trentaine de collectivités de l'Est de l'Arctique reçoivent en moyenne 52 000 tonnes de marchandises dans le cadre du ravitaillement de l'Est de l'Arctique, dont la coordination et le recouvrement des coûts incombent à la Garde côtière.

**Tableau 2-18: Statistiques sur la charge de travail**

| | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Déglaçage des chenaux (en milles) | 24 487 | 24 487 | 22 640 | 26 915 | 42 686 |
| Déglaçage des installations portuaires de traversiers | 95 | 95 | 82 | 127 | 32 |
| Déglaçage des installations portuaires commerciales | 238 | 238 | 232 | 256 | 155 |
| Navires escortés | 1 531 | 1 332 | 1 205 | 1 513 | 1 374 |
| Lutte contre les inondations et services de gestion des glaces (distance en milles) | 21 722 | 21 722 | 17 436 | 20 574 | 23 329 |

Le tableau 2-18 montre une partie de la charge de travail de cette sous-activité. Le tableau 2-19 montre le nombre d'heures consacrées par les navires à la prestation de services dans le cadre de cette sous-activité.

**Tableau 2-19: Heures - navires**



**Réglementation maritime**

Le tableau 2-20 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-20: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 47 335 | 45 943 | 48 715 | 38 906 | 33 003 |
| Moins: Recettes | 2 683 | 21 | 8 | 29 | 21 |
| | 44 652 | 45 922 | 48 707 | 38 877 | 32 982 |
| Dépenses en capital | 10 755 | 11 181 | 8 474 | 5 169 | 2 204 |
| Subventions et contributions | 14 | 14 | 264 | 41 | 64 |
| | 55 421 | 57 117 | 57 445 | 44 087 | 35 250 |
| Recettes portées au FRC | - | 3 999 | 4 908 | 3 272 | 3 432 |
| Années-personnes | 556 | 518 | 526 | 478 | 460 |

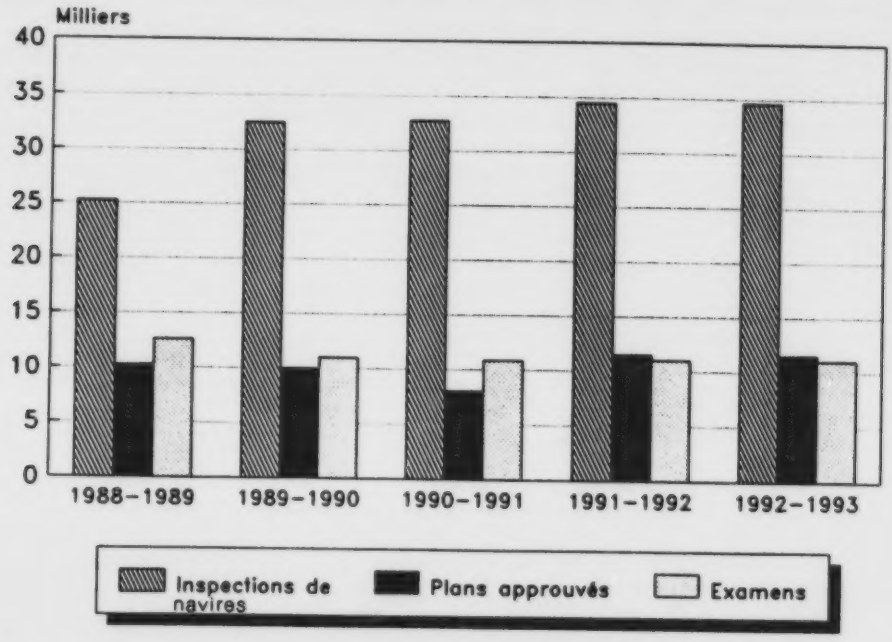
La sous-activité Réglementation maritime doit:

- élaborer, promulguer et appliquer des règlements et des normes maritimes pour contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à la protection de l'environnement et veiller à la mise en oeuvre d'un programme de sécurité en milieu de travail dans l'industrie maritime.

- répondre aux exigences en matière de nettoyage par suite de la pollution causée par les navires, si possible en recouvrant les coûts. Cette responsabilité vient d'être élargie en réponse au Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes afin d'inclure la prévention et d'améliorer les préparatifs d'urgence.

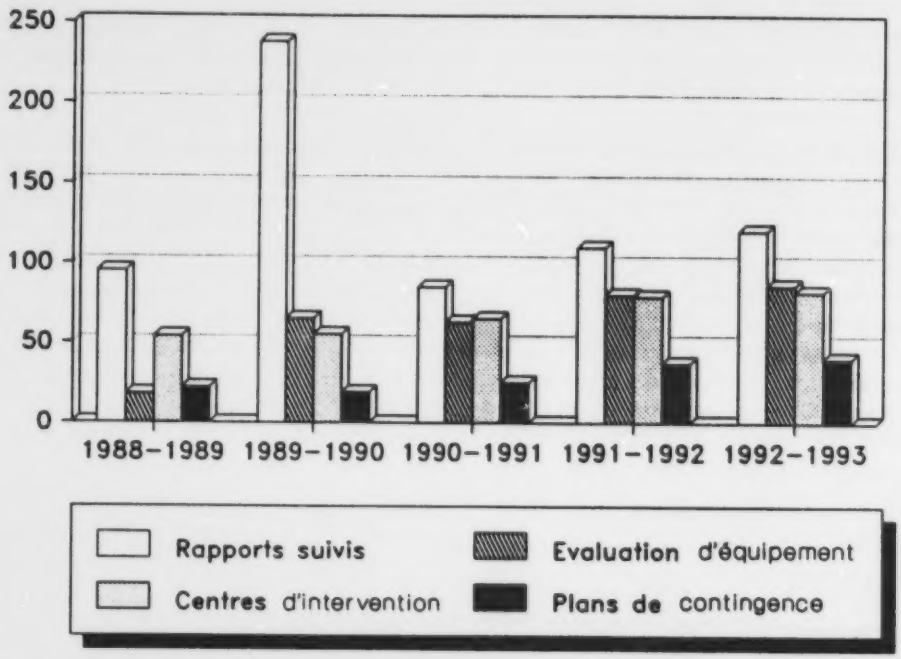
L'augmentation des inspections de navires (voir le tableau 2-21) découle de la hausse des inspections requises aux termes du contrôle des navires par l'État du port et des inspections additionnelles des conteneurs de marchandises dangereuses. Des ressources du personnel ont été réaffectées à cette sous-activité pour traiter l'augmentation de la charge de travail.

**Tableau 2-21: Charge de travail de la sécurité des navires**




Des ressources supplémentaires ont aussi été réaffectées en raison de l'intérêt du gouvernement pour l'environnement. Le tableau 2-22 montre l'augmentation de la charge de travail associée aux mesures d'intervention liées à la pollution ainsi que la hausse connexe du nombre de centres d'intervention conçus pour entreposer l'équipement de nettoyage nécessaire dans des emplacements appropriés pour améliorer le délai d'intervention qui va de une heure à six heures sur une base régionale. De plus, le nombre d'heures de formation a connu une hausse spectaculaire en passant de 5 000 heures en 1986-1987 à plus de 31 000 heures en 1991-1992. Cette demande supplémentaire pour la formation, à la fois interne et externe, témoigne de la sensibilisation accrue en matière d'environnement.

**Tableau 2-22: Intervention en cas de pollution**




**Recherche et sauvetage maritimes**

Le tableau 2-23 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

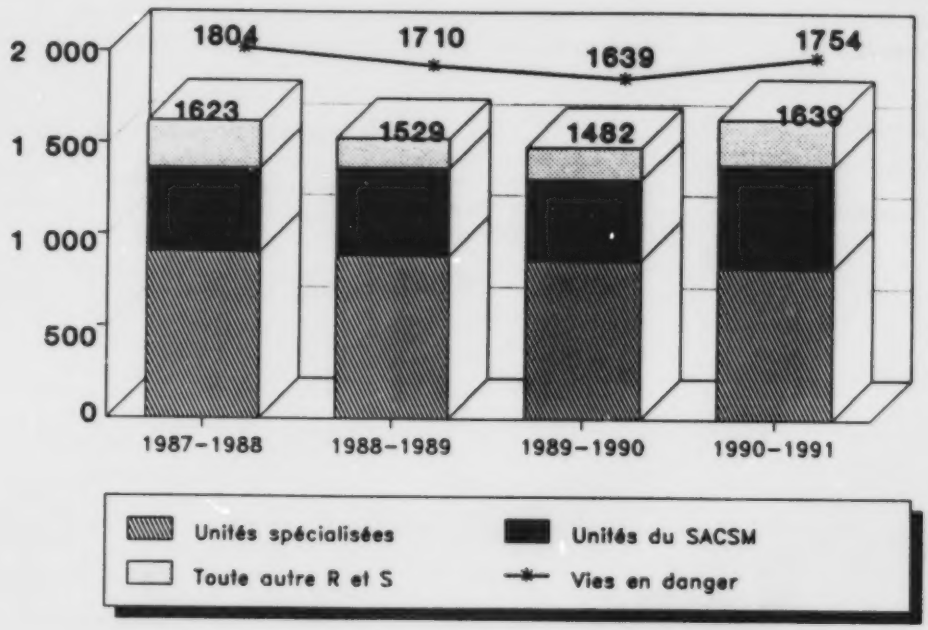
**Tableau 2-23: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 71 953 | 74 027 | 80 088 | 67 139 | 62 498 |
| Moins: Recettes | 31 | 31 | 13 | 60 | 31 |
| | 71 922 | 73 996 | 80 075 | 67 079 | 62 467 |
| Dépenses en capital | 8 353 | 6 699 | 9 656 | 33 607 | 9 765 |
| Subventions et contributions | 1 750 | 1 515 | 1 471 | 1 258 | 1 118 |
| | 82 025 | 82 210 | 91 202 | 101 944 | 73 350 |
| Recettes portées au FRC | - | 200 | 192 | 504 | 678 |
| Années-personnes | 911 | 902 | 918 | 935 | 926 |

La sous-activité Recherche et sauvetage (R et S) maritimes doit fournir des services de recherche et sauvetage maritimes par l'entremise de la Garde côtière dans les secteurs dont la responsabilité incombe au Canada en vertu de conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) ainsi que dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent, promouvoir la sécurité nautique afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

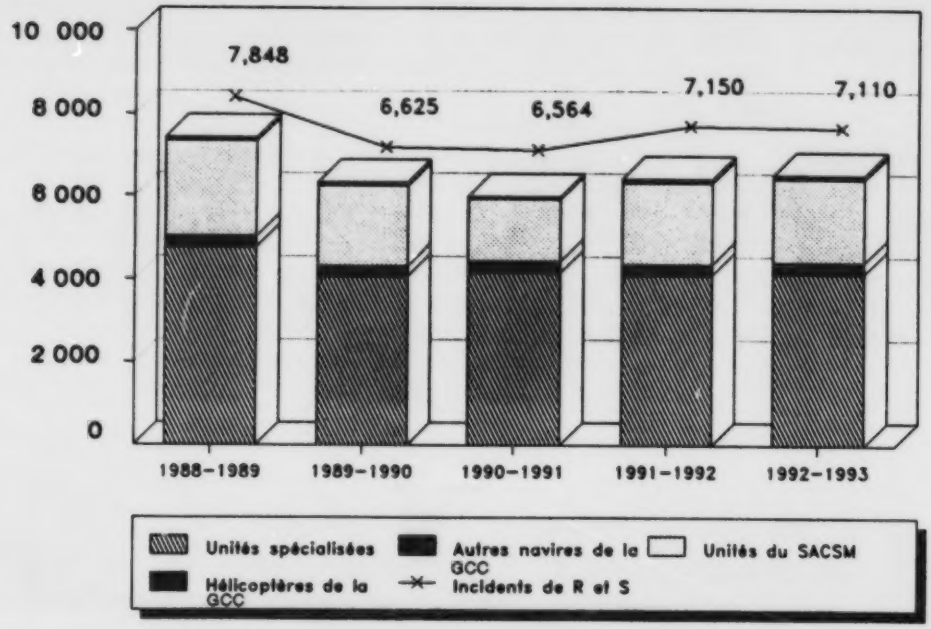
Actuellement, la Garde côtière exploite 71 navires spécialisés de recherche et sauvetage. De ce nombre, 28 sont des embarcations de sauvetage côtier (voir p. 3-43) pour une description de la flotte de la Garde côtière) et sont utilisées l'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance. La diminution des navires spécialisés de recherche et de sauvetage tient compte de l'interruption des activités du *NGCC Jackman* et du *NGCC George E. Darby*. De plus, compte tenu du nombre d'incidents enregistrés, trois stations de canots de sauvetage ont interrompu leurs activités afin de libérer des ressources devant être affectées à des priorités plus urgentes. Ces économies ont été en partie compensées par des besoins liés à la mise en oeuvre de la Loi et des règlements sur les langues officielles qui prévoit la présence d'équipages bilingues sur les navires spécialisés de recherche et sauvetage, à l'exception de ceux oeuvrant sur la côte Ouest. Comme le montre le tableau 2-24, les ressources principales de R et S sont utilisées pour sauver environ 800 vies chaque année. De plus, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime permet de sauver plus de 500 vies chaque année.

**Tableau 2-24: Vies sauvées/vies en danger**




En plus de sauver des vies, les unités spécialisées de R et S de la Garde côtière ont répondu à plus de 4 000 incidents dans lesquels les plaisanciers avaient besoin d'aide pour assurer la sécurité des passagers et/ou des marchandises. En outre, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) a répondu à presque 1 500 demandes d'aide. Le nombre total d'incidents de R et S maritimes a diminué d'environ 19 p. 100 depuis 1987 malgré l'augmentation du nombre de plaisanciers. La différence entre le nombre d'incidents et d'activités tient à ce que des activités ont été confiées à d'autres ministères fédéraux ou navires de sauvetage occasionnel qui se trouvaient plus près.

**Tableau 2-25: Nombre d'activités de R et S de la GCC et nombre total d'incidents de R et S maritimes**




## Havres et ports publics

Le tableau 2-26 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

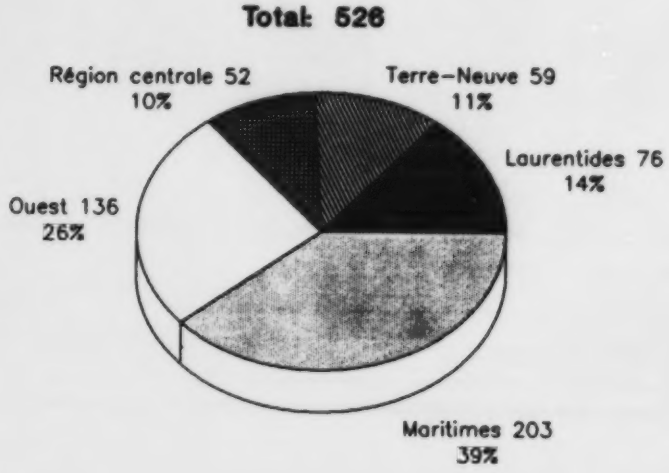
**Tableau 2-26: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 32 341 | 29 800 | 33 615 | 33 572 | 33 904 |
| Moins: Recettes | 12 210 | - | - | - | - |
| | 20 131 | 29 800 | 33 615 | 33 572 | 33 904 |
| Dépenses en capital | 19 908 | 25 348 | 38 630 | 34 755 | 38 788 |
| Subventions et contributions | 5 | 15 | 10 | 67 | 22 |
| | 40 044 | 55 163 | 72 255 | 68 394 | 72 714 |
| Recettes portées au FRC | 17 | 12 236 | 12 166 | 10 946 | 11 449 |
| Années-personnes | 90 | 90 | 91 | 90 | 87 |

La sous-activité Havres et ports publics doit maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont liés au commerce maritime international du Canada.

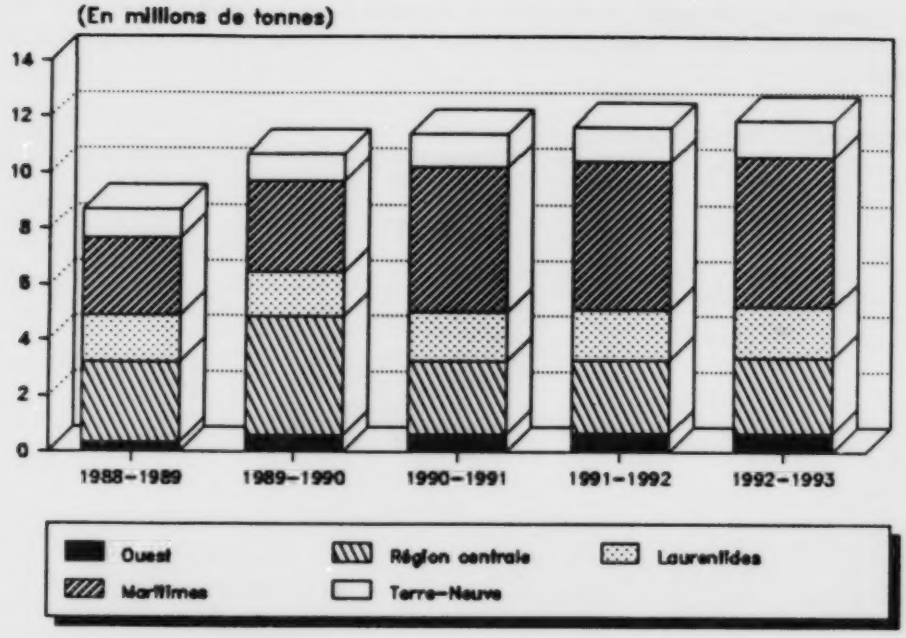
Il existe 526 havres et ports publics dans tout le Canada et cette sous-activité est chargée de leur entretien, de leur administration et de leur expansion (voir la répartition régionale au tableau 2-27). Ces installations permettent l'accès à des collectivités isolées et appuient les industries locales. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes, cependant, on s'attend à ce qu'environ 43 p. 100 des coûts de fonctionnement soient récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Voir tableau 3-22, page 3-36.

**Tableau 2-27: Havres et ports publics**




Le tableau 2-28 montre le volume de marchandises manutentionnées dans les havres et ports publics, par région. De plus, neuf commissions de port, qui manutentionnent à peu près 20 p. 100 du total des marchandises transportées dans tout le pays, sont des entités para-commerciales et sont financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le tableau 3-26, p. 3-40 comporte la liste des prêts actuellement impayés.

**Tableau 2-28: Tonnes de marchandises manutentionnées dans les ports publics**



**Direction et administration**

Le tableau 2-29 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

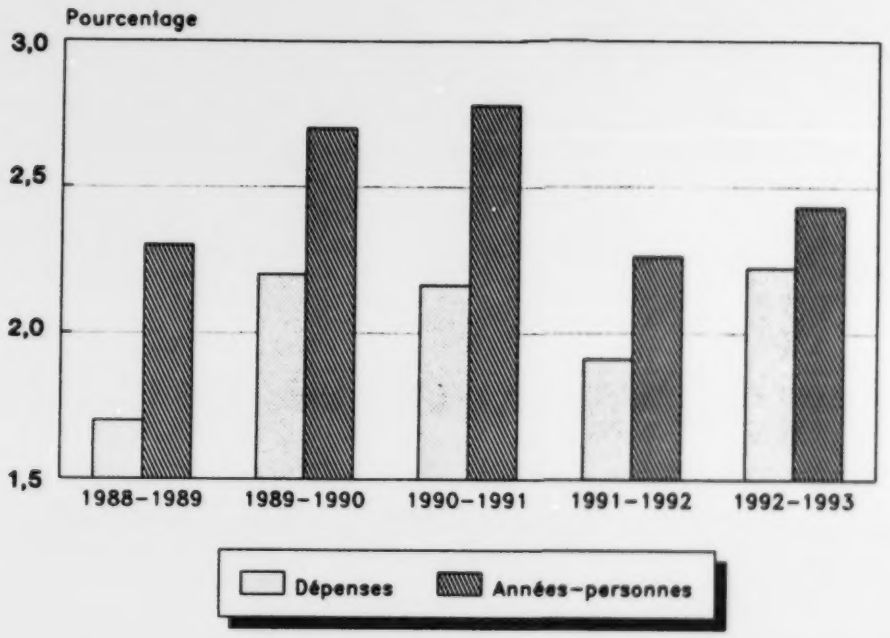
**Tableau 2-29: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 11 127 | 10 795 | 13 521 | 11 871 | 9 220 |
| Moins: Recettes | - | - | 2 | 8 | - |
| | 11 127 | 10 795 | 13 519 | 11 863 | 9 220 |
| Dépenses en capital | 3 225 | 2 223 | 1 581 | 1 773 | 2 227 |
| Subventions et contributions | - | - | - | - | - |
| | 14 352 | 13 018 | 15 100 | 13 636 | 11 447 |
| Recettes portées au FRC | - | 327 | 344 | 190 | 303 |
| Années-personnes | 145 | 132 | 163 | 159 | 138 |

La sous-activité Direction et administration doit diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Le tableau 2-30 montre le pourcentage de ressources et d'années-personnes utilisées par cette sous-activité par rapport au total de celles qui sont affectées à l'activité Marine/Garde côtière canadienne. Ces ressources sont affectées aux bureaux du Sous-ministre adjoint/Commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures d'imputabilité, d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

**Tableau 2-30: Pourcentage des dépenses F et E et des années-personnes de la composante Direction et administration par rapport au total net des ressources de l'activité Marine/Garde côtière canadienne**




L'augmentation peu élevée des ressources affectées à cette sous-activité est due à la charge de travail additionnelle provenant des sous-activités Finances et Personnel du Ministère et à la mise en place de services régionaux de gestion des ressources. Cette augmentation a été résorbée au sein de la sous-activité au moyen de réaffectations.

**La compagnie de navigation Canarctic Limitée**

Le tableau 2-31 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-31: Dépenses nettes**

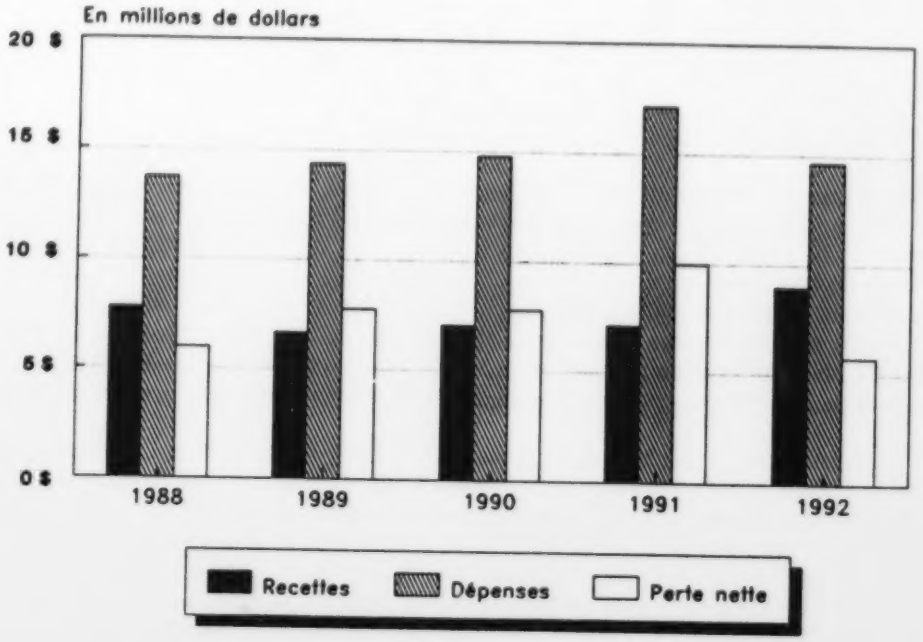
| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | - | - | - | - | - |
| Moins: Recettes | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| Dépenses en capital | - | - | - | - | - |
| Subventions et contributions | - | - | - | - | - |
| Paiements à des sociétés d'État | 5 721 | 10 000 | 7 763 | 7 740 | 5 964 |
| | 5 721 | 10 000 | 7 763 | 7 740 | 5 964 |

La compagnie de navigation Canarctic Limitée, qui est une co-entreprise dont le gouvernement possède 51 p. 100 et la North Water Navigation Ltd., 49 p. 100, doit fournir de très bons services de transport maritime dans l'Arctique, des services de navires-citernes, des services de gestion de navires et des services de soutien pour la mise en valeur des ressources, aux sociétés, collectivités et organismes du gouvernement présents dans la région.

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à éponger le déficit d'exploitation et les coûts de location du NM *Arctic*.

Le tableau 2-32 fait état des résultats d'exploitation de la Compagnie et du montant des subventions octroyées. Vu que cette dernière n'a pu mener ses activités pendant toute la saison, au cours des dernières années, ses recettes ont été inférieures aux prévisions.

**Tableau 2-32: Résultats financiers**



## Services de pilotage

Le tableau 2-33 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources financières par cette sous-activité.

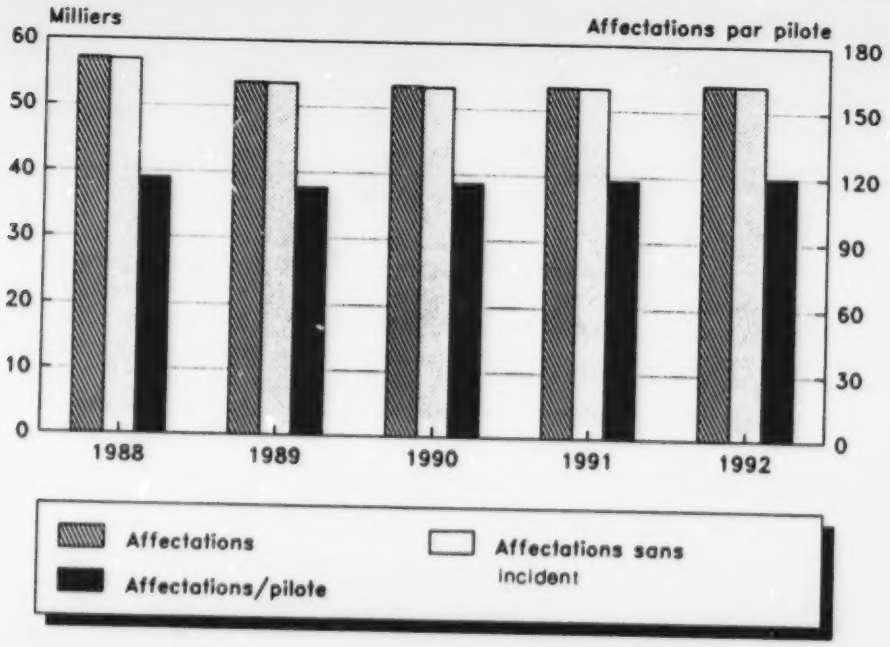
**Tableau 2-33: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | - | - | - | - | - |
| Moins: Recettes | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| Dépenses en capital | - | - | - | - | - |
| Subventions et contributions | - | - | - | - | - |
| Paiements aux administrations de pilotage | | | | | |
| Atlantique | - | 502 | 200 | - | 492 |
| Laurentides | 2 737 | 4 543 | 2 131 | 1 673 | 1 587 |
| Grands Lacs | - | 1 700 | 1 444 | - | - |
| Pacifique | - | - | - | - | - |
| | 2 737 | 6 745 | 3 775 | 1 673 | 2 079 |

Il existe quatre administrations de pilotage au Canada, à savoir celles de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs (Limitée) et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Chacune des administrations de pilotage est chargée d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives et d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide aussi les navires empruntant le réseau d'écluses. Le tableau 2-34 montre le nombre réel d'affectations de pilote faites par les administrations de pilotage et le nombre total d'affectations ne donnant lieu à aucun incident . Cependant comme le trafic a quelque peu diminué et que des retards ont eu lieu dans la mise en application des augmentations tarifaires requises, il s'est avéré nécessaire d'obtenir une aide financière car les mesures de réduction des coûts ne suffisaient pas à compenser les diminutions de recettes.

**Tableau 2-34: Affectations de pilote**



## C. Aviation

### Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

### Description

L'activité Aviation élabore et exploite le système de navigation aérienne civile, réglemente les activités de l'aviation civile, sensibilise à la sécurité et fournit des services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux. L'Activité Aviation administre la Loi sur l'aéronautique et d'autres textes de loi pertinents. Pour assumer sa responsabilité, l'Activité se divise en cinq sous-activités.

**Système de navigation aérienne:** cette sous-activité assure la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile. Elle comprend trois services principaux. Les Services de la circulation aérienne visent à empêcher les abordages et à assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne. Les Services techniques doivent assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne, des services de vol et des aides à la navigation pour les aéronefs. Les Services à l'aviation fournissent des plans, des exigences, des politiques, des normes et des procédures au système de navigation aérienne ainsi que des services d'étalonnage et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique.

**Réglementation aérienne:** cette sous-activité établit, administre et applique les règlements nécessaires à la conduite sûre des activités de l'aviation civile canadienne et à la prévention des accidents.

**Analyse et promotion de la sécurité aérienne**: cette sous-activité fournit des conseils en matière de sécurité aux gestionnaires, aux exploitants et à d'autres membres du personnel de l'aéronautique. Elle évalue tous les secteurs de la collectivité de l'aviation civile pour déterminer les dangers réels et éventuels, aide à évaluer les risques et élabore des programmes d'information sur la sécurité.

**Services des aéronefs:** cette sous-activité fournit et entretient des aéronefs à l'appui des activités de Transports Canada ainsi que d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral. Elle donne, entre autres, une formation professionnelle appropriée aux inspecteurs de l'aviation civile et aux préposés à l'entretien des aéronefs de Transports Canada.

**Direction et administration:** cette sous-activité assure la gestion et l'orientation générales nécessaires à l'activité Aviation, notamment la définition de politiques et de priorités et la prestation de services de gestion des ressources.

**Sommaires des ressources**

L'activité Aviation représente environ 14,5 % des dépenses totales nettes et 36,2 % des années-personnes du Ministère pour l'exercice 1992-1993.

**Tableau 2-35: Besoins nets en ressources de l'Activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | Prévu 1991-1992 | | Différence | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Système de navigation aérienne | 120 556 | 5 746 | 211 979 | 5 648 | (91 423) | 98 |
| Réglementation aérienne | 69 210 | 936 | 66 917 | 905 | 2 293 | 31 |
| Analyse et promotion de la sécurité aérienne | 6 323 | 74 | 5 369 | 67 | 954 | 7 |
| Services des aéronefs | 73 663 | 440 | 64 354 | 421 | 9 309 | 19 |
| Direction et administration | 20 894 | 163 | 18 155 | 159 | 2 739 | 4 |
| | 290 646 | 7 359 | 366 774 | 7 200 | (76 128) | 159 |
| Recettes portées au FRC | 1 201 | | 1 799 | | (598) | |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers pour 1992-1993 sont inférieurs de 76,1 millions de dollars, ou de 20,8 %, à ceux prévus en 1991-1992. La diminution est attribuable aux facteurs suivants:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • augmentation due en grande partie aux augmentations de traitement et de salaire. | 5,6 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • augmentation des besoins pour répondre à des priorités ministérielles. | 2,3 |
| **Subventions et contributions:** | |
| • diverses augmentations mineures dans des accords de contribution. | 0,1 |
| **Recettes, recouvrements et taxe de transport aérien (TTA):** | |
| • augmentation en grande partie attribuable à la nouvelle méthode adoptée en 1992-1993, qui affecte la totalité de la TTA à l'activité Aviation. | (84,1) |

**Années-personnes**

- augmentation surtout due au plus grand nombre d'activités de recrutement et de formation visant à réduire l'insuffisance de contrôleurs de la circulation aérienne. 159 A-P

**Explication des prévisions de 1991-1992:** Les prévisions de 1991-1992 sont inférieures de 24,3 millions de dollars, ou de 6,2 %, au Budget des dépenses de 1991-1992 qui était de 391,1 millions de dollars. Les facteurs suivants expliquent cette différence:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • besoins accrus en fait de traitements et d'heures supplémentaires liés à l'augmentation générale de la charge de travail (17,1 millions de dollars) et exigences additionnelles dues aux activités de recrutement et de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (16,9 millions de dollars). | 34,0 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • diminution principalement attribuable au transfert de ressources entre activités nécessité par des changements dans les priorités du Ministère. | (52,5) |
| **Subventions et contributions:** | |
| • augmentation due en grande partie à une nouvelle subvention au symposium international de Fête aérienne Canada. | 0,1 |
| **Recettes, recouvrements et taxe de transport aérien (TTA):** | |
| • augmentation découlant principalement d'une plus grande allocation de la taxe de transport aérien. | (5,9) |
| **Années-personnes** | |
| • augmentation liée à l'augmentation générale de la charge de travail. | 143 A-P |

**Tableau 2-36: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1992-1993**

| (en milliers de dollars) | Dépenses | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fonctionnement | Capital | Subventions et contributions | Total | Recettes, recouvrements et taxe de transport aérien | Besoins nets en ressources |
| Système de navigation aérienne | 485 438 | 225 892 | 600 | 711 930 | 591 374 | 120 556 |
| Réglementation aérienne | 68 107 | 2 746 | 137 | 70 990 | 1 780 | 69 210 |
| Analyse et promotion de la sécurité aérienne | 6 058 | 265 | - | 6 323 | - | 6 323 |
| Services des aéronefs | 49 027 | 40 062 | - | 89 089 | 15 426 | 73 663 |
| Direction et administration | 20 200 | 169 | 525 | 20 894 | - | 20 894 |
| | 628 830 | 269 134 | 1 262 | 899 226 | 608 580 | 290 646 |

## Ressources en capital de l'Activité

Le tableau 2-37 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital au niveau de l'Activité, par élément applicable du plan d'investissement du Ministère. Pour plus de détails sur les programmes d'immobilisations de l'Activité, se reporter à l'exposé général du programme d'immobilisations qui se trouve à la section III et débute à la page 3-4.

**Tableau 2-37: Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Système de navigation aérienne | 225 892 | 230 300 | 224 264 | 235 655 | 189 655 |
| Services des aéronefs | 40 062 | 32 867 | 5 528 | 3 345 | 9 121 |
| Autres services aéronautiques | 3 180 | 3 733 | 3 107 | 3 787 | 2 901 |
| | 269 134 | 266 900 | 232 899 | 242 346 | 201 677 |

## Examen des résultats financiers

**Tableau 2-38: Résultats financiers de 1990-1991**

| (en milliers de dollars) | 1990-1991 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Réel | | Budget des dépenses | | Différence | |
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| Système de navigation aérienne | 210 465 | 5 498 | 302 968 | 5 430 | (92 503) | 68 |
| Réglementation aérienne | 68 800 | 921 | 65 465 | 920 | 3 335 | 1 |
| Analyse et promotion de la sécurité aérienne | 4 532 | 49 | 4 660 | 49 | (128) | - |
| Services des aéronefs | 39 359 | 435 | 53 284 | 441 | (13 925) | (6) |
| Direction et administration | 8 409 | 68 | 11 028 | 64 | (2 619) | 4 |
| | 331 565 | 6 971 | 437 405 | 6 904 | (105 840) | 67 |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels étaient inférieurs de 105,8 millions de dollars, ou de 24,2 %, à ceux prévus dans le Budget des dépenses de 1990-1991. Les principales causes des besoins réduits sont les suivantes:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Budgétaire - Activités du Ministère** | |
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • besoins accrus liés aux traitements ayant trait à la charge de travail dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne et de la réglementation (18,7 millions de dollars), aux indemnités de cessation d'emploi et aux paiements de parité salariale (16 millions de dollars), et transfert de fonds des dépenses en capital rendant compte de l'incidence de la politique sur les immobilisations (6,6 millions de dollars). | 41,3 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • diminution principalement attribuable au transfert de ressources entre activités nécessité par des changements dans les priorités du Ministère et à un transfert de fonds pour payer les heures supplémentaires additionnelles et d'autres exigences en matière d'exploitation. | (72,2) |
| **Subventions et contributions:** | |
| • besoins accrus en raison d'un barème approuvé de paiements anticipés pour la construction d'une station d'information de vol à l'aéroport de La Grande-Rivière. | 2,0 |
| **Recettes, recouvrements et taxe de transport aérien (TTA):** | |
| • augmentation des recettes due principalement à une plus grande allocation de la taxe de transport aérien. | (76,9) |
| **Années-personnes** | |
| • augmentation surtout attribuable à la charge de travail dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne et de la réglementation. | 67 A-P |

**Données sur le rendement et justification des ressources**

**Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité**

Les résultats suivants comptent pour la plupart des ressources humaines et financières consacrées à l'activité Aviation. Les mesures permettant d'évaluer le degré de réalisation se trouvent sous la rubrique des sous-activités ci-dessous. Voici certains des résultats prévus de l'utilisation des ressources de l'Activité:

- le contrôle de l'espace aérien et des mouvements des aéronefs;
- la diffusion de renseignements exacts et opportuns sur les activités et la sécurité;
- des aides à la navigation fiables;

- le personnel aéronautique, les aéronefs et d'autres produits aéronautiques, les transporteurs aériens commerciaux, les compagnies d'entretien et d'autres compagnies aéronautiques possédant les qualités appropriées ou bien certifiés;
- les mesures d'application lorsqu'il y a non-conformité aux règlements et aux lois;
- les mesures visant à déceler les manquements à la sécurité du système et la diffusion d'information efficace sur la sécurité, et
- des installations rentables d'opérations aériennes civiles qui permettent au gouvernement d'atteindre ses objectifs en matière d'aviation.

Les principales variables qui influent soit sur les ressources affectées à l'Activité, les résultats prévus, ou les deux, comprennent:

- les taux d'avancement de la technologie, à l'échelle mondiale, en avionique, en électronique et dans les systèmes;
- le volume de trafic aérien et les recettes en tant que fonctions de l'activité économique, et
- la disponibilité de ressources de qualité et la capacité du système de formation (nombre d'inspecteurs et de contrôleurs de la circulation aérienne).

### Système de navigation aérienne

Le tableau 2-39 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-39: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 485 438 | 487 196 | 461 770 | 444 111 | 407 749 |
| moins: | | | | | |
| Recettes | 43 914 | 29 700 | 30 379 | 31 337 | 22 816 |
| Recouvrements | 436 | 300 | 440 | 706 | 653 |
| Recettes totales | 44 350 | 30 000 | 30 819 | 32 043 | 23 469 |
| | 441 088 | 457 196 | 430 951 | 412 068 | 384 280 |
| Dépenses en capital | 225 892 | 230 300 | 224 284 | 235 214 | 189 655 |
| Subventions et contributions | 600 | 500 | 1 900 | - | - |
| Besoins nets avant la TTA | 667 580 | 687 996 | 657 115 | 647 282 | 573 935 |
| TTA | 547 024 | 476 017 | 446 650 | 355 660 | 336 491 |
| Besoins nets après la TTA | 120 556 | 211 979 | 210 465 | 291 622 | 237 444 |
| Recettes portées au FRC | 1 201 | 1 799 | 5 463 | 5 508 | 3 579 |
| Années-personnes | 5 746 | 5 648 | 5 498 | 5 595 | 5 600 |

Dans la Partie III de 1991-1992, les recettes réelles rendaient compte de la méthode adoptée en 1990-1991 pour allouer à la sous-activité Système de navigation aérienne ce qui restait de la TTA après l'affectation de celle-ci à l'activité Aéroports afin de ramener à zéro ses besoins nets. En 1992-1993, le montant total de la TTA a été attribué au Système de navigation aérienne et, à des fins de comparaison, la TTA a été éliminée des recettes et indiquée après les besoins nets.

La sous-activité Système de navigation aérienne élabore et exploite le système de navigation aérienne civile. Elle fournit des aides à la navigation et des moyens de contrôle de celle-ci sur lesquels on peut compter, assure l'espace aérien et les mouvements des aéronefs.

Des ressources importantes en capital ont été fournies pour améliorer l'infrastructure des immobilisations de la navigation aérienne par suite de l'avancement de la technologie. Les principales entreprises comprennent: le Programme de modernisation des radars (RAMP) (p. 3-25), l'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS) (p. 3-26) et le Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) (p. 3-27).

La mise en oeuvre de ces projets d'immobilisations assurera l'exploitation plus efficace du système de navigation aérienne. En outre, elle permettra au Ministère de répondre aux futures exigences en services de circulation aérienne liées à la croissance, et aux utilisateurs de tirer de grands avantages, et ce, en améliorant les installations de traitement des données de vol et en assurant un système de mise en place des plus exacts pour les approches et les atterrissages.

**Tableau 2-40: Renseignements sur le rendement**

| | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Services de contrôle de la circulation aérienne** | | | | | |
| Emplacements de contrôle de la circulation aérienne | 71 | 71 | 72 | 75 | 75 |
| Heures directes de prestation de services aux utilisateurs | 2 857 764 | 2 796 093 | 2 719 645 | 2 073 471 | 1 984 653 |
| **Services d'information de vol et services consultatifs** | | | | | |
| Nombre de stations d'information de vol | 106 | 106 | 108 | 108 | 109 |
| Heures directes de prestation de services aux utilisateurs | 1 233 700 | 1 233 700 | 1 248 300 | 1 254 600 | 1 264 532 |
| **Services techniques** | | | | | |
| Systèmes de surveillance radar | **2 150 | *2 325 | 2 029 | 2 026 | 2 001 |
| Aides à la navigation | 2 010 | 2 000 | 1 981 | 1 970 | 1 898 |
| Systèmes de communications | 13 100 | 13 000 | 12 913 | 12 314 | 12 183 |
| Autres | 5 500 | 5 475 | 5 373 | 5 298 | 5 076 |
| Total des systèmes | 22 760 | 22 800 | 22 296 | 21 608 | 21 158 |
| Disponibilité des systèmes (en milliers d'heures) | 199 099 | 199 449 | 195 040 | 188 713 | 143 634 |

* Maintien des radars RAMP et des radars actuels.
** Élimination progressive des vieux radars.

**Tableau 2-41: Heures de prestation de services**

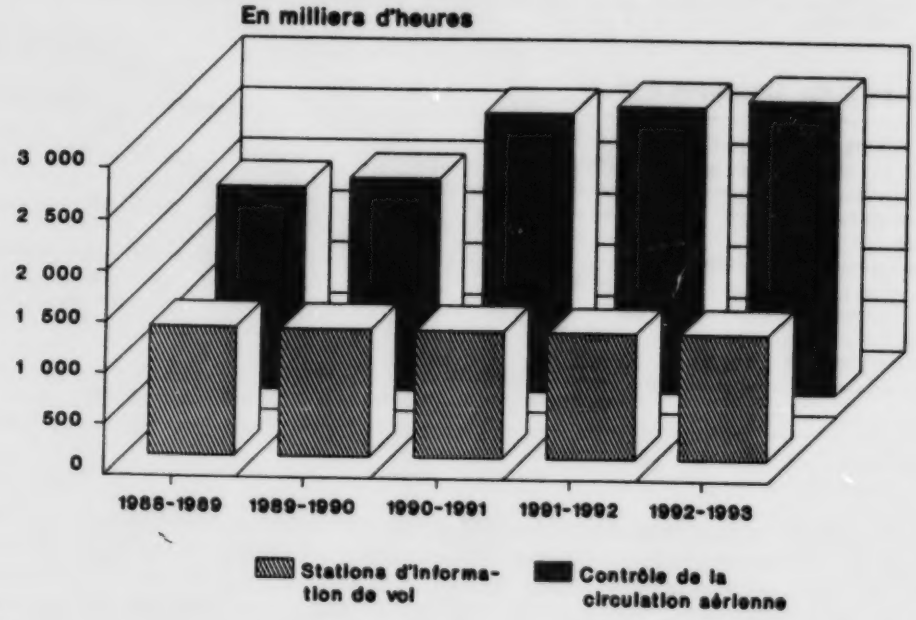
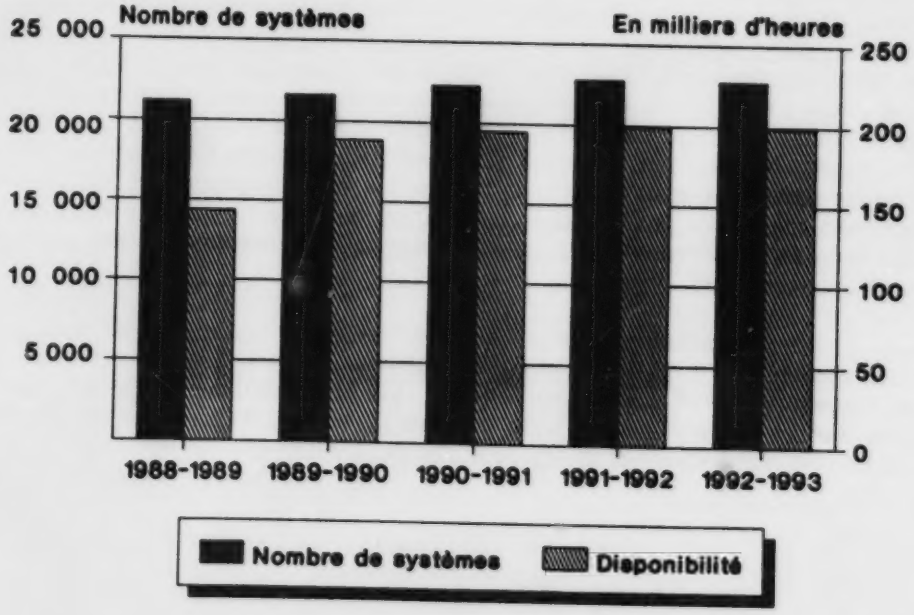



**Tableau 2-42: Fiabilité des systèmes**



**Réglementation aérienne**

Le tableau 2-43 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-43: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 68 107 | 67 409 | 67 116 | 64 664 | 59 650 |
| Moins: Recettes | 1 780 | 3 000 | 1 070 | 1 079 | 880 |
| | 66 327 | 64 409 | 66 046 | 63 585 | 58 770 |
| Dépenses en capital | 2 746 | 2 376 | 2 635 | 3 267 | 1 834 |
| Subventions et contributions | 137 | 132 | 119 | 117 | 122 |
| | 69 210 | 66 917 | 68 800 | 66 969 | 60 726 |
| Années-personnes | 936 | 905 | 921 | 905 | 936 |

La sous-activité Réglementation aérienne doit établir, administrer et appliquer les règlements et les normes nécessaires à la sécurité de l'aviation civile canadienne et à la prévention des accidents. Elle assure la certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, des aéronefs et des produits aéronautiques, de la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations de services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale, par le biais de vérifications et d'inspections diverses.

La sous-activité de la Réglementation aérienne a mis en application de nouveaux concepts de formation visant à faire acquérir aux pilotes et aux techniciens du Ministère davantage de connaissances et d'expérience. Elle a relevé des changements à apporter aux politiques et aux règlements pour conserver un niveau élevé de compétences techniques. Elle prévoit une augmentation de l'activité d'homologation de type d'aéronefs assurant des vols intérieurs, y compris dans le cas d'aéronefs de transport extrêmement complexes et dotés de la nouvelle technologie. Elle a élaboré un système national d'information des compagnies aéronautiques qui permettra d'avoir facilement accès aux données sur l'exploitation dont ont besoin les inspecteurs oeuvrant dans le secteur de l'aviation civile pour remplir efficacement leurs fonctions de vérification, de surveillance et de livraison de certificats. On élabore également une base de données nationale sur l'homologation de produits aéronautiques, qui fournira aux ingénieurs et aux inspecteurs de la navigabilité aérienne les données dont ils auront besoin pour assumer les fonctions de vérification, de surveillance et d'homologation.

Le nombre de transactions réelles relatives aux licences en 1990-1991 (voir le tableau 2-44) est beaucoup plus élevé que celui qui était prévu dans le plan de dépenses de l'année dernière parce qu'on a délivré de nouveau, certaines licences par suite de plusieurs changements apportés aux normes de délivrance des licences du personnel. En outre, on a retiré le nombre de permis en vigueur, des données de la période de cinq ans, à cause de divergences dans les calculs.

## Tableau 2-44: Résumé des statistiques sur le rendement

| | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur | 68 309 | 67 633 | 66 963 | 70 932 | 70 258 |
| Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers) | 2 100 | 2 100 | 2 095 | 2 173 | 2 068 |
| Nombre d'aéronefs immatriculés | 28 700 | 28 416 | 28 135 | 28 119 | 28 027 |
| Nombre d'autorisations réglementaires traitées | | | | | |
| - Transactions relatives à une licence | 141 842 | 140 977 | 197 432 | 125 313 | 127 876 |
| - Homologations de produits aéronautiques | 1 791 | 1 679 | 1 856 | 2 451 | 2 186 |
| - Agréments d'organisations | 7 464 | 7 517 | 8 749 | 8 055 | 7 167 |
| Total | 151 097 | 150 173 | 208 037 | 135 819 | 137 229 |
| Nombre d'inspections effectuées | | | | | |
| - Personnel | 18 733 | 18 804 | 18 012 | 19 190 | 19 350 |
| - Aéronefs | 2 719 | 2 686 | 2 292 | 2 611 | 2 504 |
| - Organisations | 4 677 | 4 341 | 3 140 | 3 466 | 3 885 |
| Total | 26 129 | 25 831 | 23 444 | 25 267 | 25 739 |
| Nombre de mesures d'application | 1 597 | 1 595 | 2 010 | 2 104 | 2 093 |

Les anciennes statistiques sur les permis d'élèves-pilotes n'étaient pas valables puisque les chiffres estimatifs étaient fondés sur le nombre de certificats de validation de licences délivrés à des personnes qui n'étaient pas titulaires d'une licence d'équipage de conduite.

## Tableau 2-45: Clientèle de la Réglementation aérienne

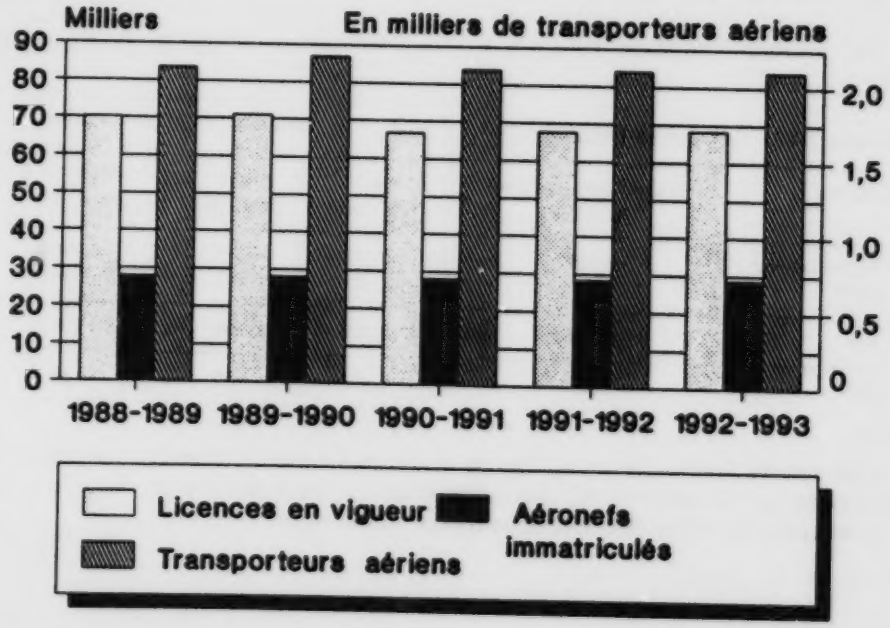
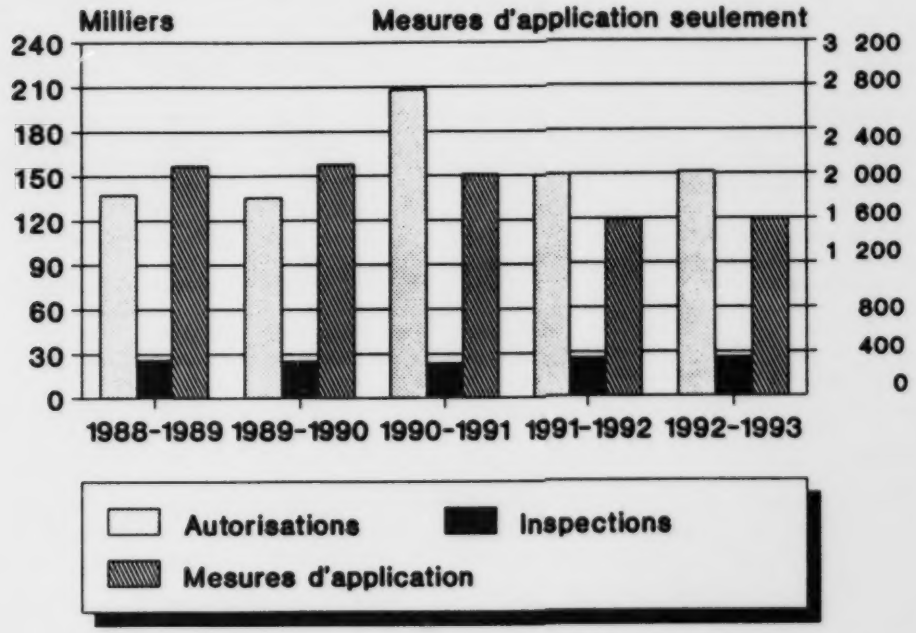


**Tableau 2-46: Charge de travail de la Réglementation aérienne**




**Analyse et promotion de la sécurité aérienne**

Le tableau 2-47 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-47: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 6 058 | 5 117 | 4 211 | 4 396 | 4 043 |
| Dépenses en capital | 265 | 252 | 321 | 338 | 253 |
| | 6 323 | 5 369 | 4 532 | 4 734 | 4 296 |
| Années-personnes | 74 | 67 | 49 | 49 | 52 |

La sous-activité Analyse et promotion de la sécurité aérienne cherche activement les dangers, analyse les données sur la sécurité, fait des recherches sur les questions de sécurité et encourage le personnel aéronautique à utiliser des méthodes d'exploitation sûres.

Résultats prévus:

- déceler les dangers;
- relever les tendances en matière de sécurité, et
- élaborer des programmes d'information sur la sécurité pour réduire les risques que représentent les dangers résiduels.

Les efforts vigoureux de sensibilisation à la sécurité qui ont été déployés pour encourager l'utilisation de normes et de procédures au-delà de celles qu'exigent les règlements ont beaucoup contribué à la bonne réputation de l'aviation canadienne dans le domaine de la sécurité. Les ressources déjà affectées à cette sous-activité permettent aux agents de sécurité d'établir des bulletins sur la sécurité aérienne et de les communiquer à tous les pilotes canadiens et membres des équipes d'entretien, d'envoyer des affiches et d'autres documents aux écoles de pilotage, aux associations aéronautiques et aux centres d'activité aérienne et de donner des cours, des colloques et des séances d'information à la collectivité aéronautique.

Un colloque annuel sur la sécurité aérienne permet aux membres de tous les secteurs de la collectivité aéronautique de se réunir pour échanger des idées, et la sous-activité permet de donner des séances d'information à l'industrie, compte tenu de la disponibilité des ressources.

**Tableau 2-48: Sommaire des principales variables de la charge de travail**

| | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nombre d'exposés et de séances d'information sur la sécurité | 592 | 551 | 516 | 487 | 263 |
| Nombre de personnes visées | 19 765 | 18 491 | 17 281 | 16 303 | 17 243 |
| % de séances d'information données par rapport à celles qui étaient demandées | 48% | 48% | 45% | 44% | 48% |
| Nombre de recommandations sur la sécurité, d'avis de sécurité et d'avis de manquements à la sécurité | 340 | 325 | 316 | 310 | 205 |
| Recommandations du Bureau de la sécurité des transports (anciennement Bureau canadien de la sécurité aérienne) | 15 | 15 | 15 | 10 | 28 |

**Tableau 2-49: Personnes visées**

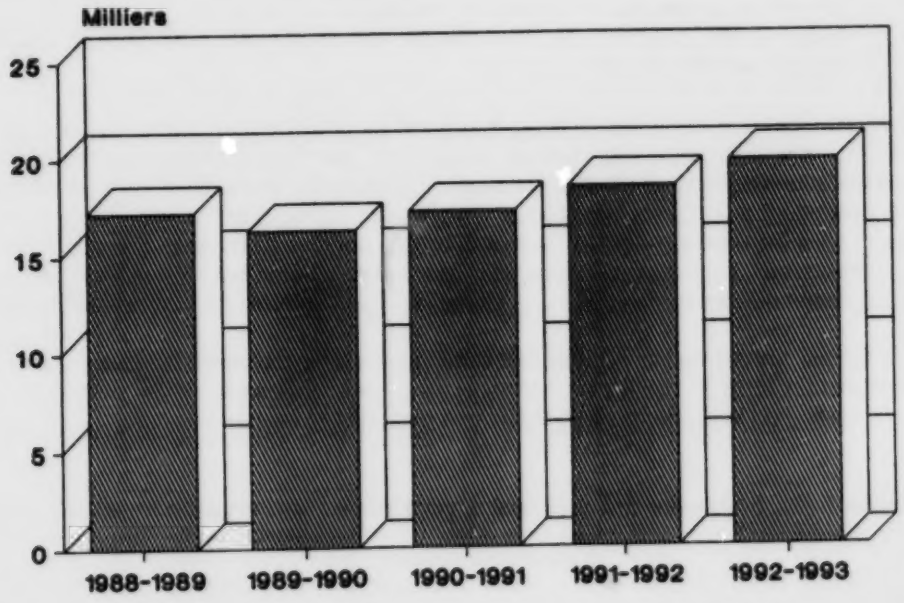
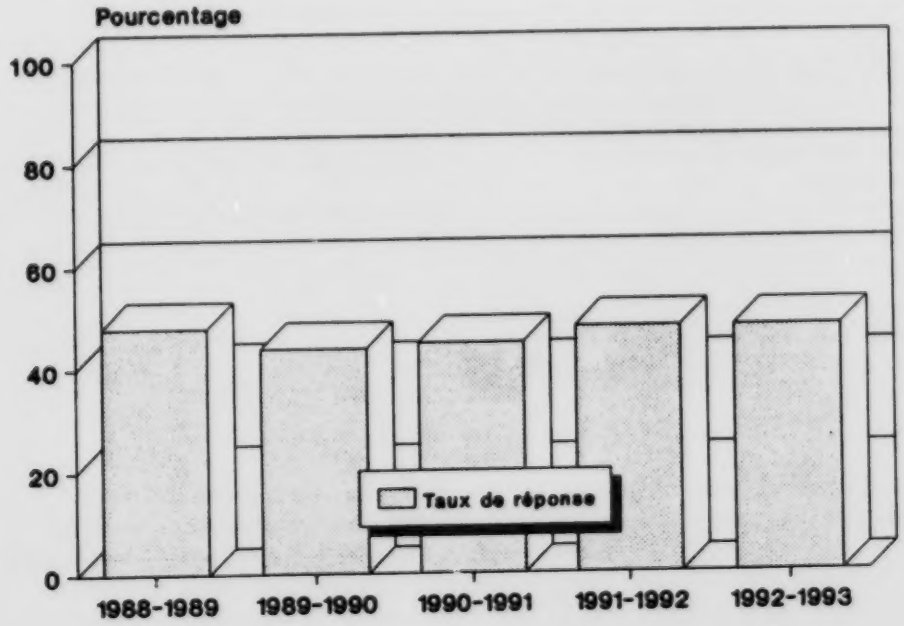



**Tableau 2-50: Séances d'information effectuées par rapport à celles demandées**



## Services des aéronefs

Le tableau 2-51 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-51: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 49 027 | 46 987 | 49 610 | 48 620 | 42 217 |
| Moins: | | | | | |
| Recettes | 4 | | 36 | 7 | 2 |
| Recouvrements | 15 422 | 15 500 | 15 743 | 15 356 | 14 518 |
| Recettes totales | 15 426 | 15 500 | 15 779 | 15 363 | 14 520 |
| | 33 601 | 31 487 | 33 831 | 33 257 | 27 697 |
| Dépenses en capital | 40 062 | 32 867 | 5 528 | 3 345 | 9 121 |
| | 73 663 | 64 354 | 39 359 | 36 602 | 36 818 |
| Recettes portées au FRC | - | - | 3 724 | - | - |
| Années-personnes | 440 | 421 | 435 | 433 | 442 |

La sous-activité Services des aéronefs est responsable de la fourniture et de l'entretien d'aéronefs à l'appui du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

L'affectation des ressources permet de maintenir les accréditations du personnel chargé de l'inspection de l'aviation civile et les inspecteurs du Bureau de la sécurité des transports (BST). De plus, la Sous-activité appuie les opérations maritimes en assurant l'exploitation de la flotte d'hélicoptères et en menant des activités de recherche et de sauvetage. Les Services des aéronefs exploitent plus d'une centaine d'aéronefs à 17 installations d'entretien dans tout le Canada. La priorité sera accordée l'année prochaine à l'amélioration au chapitre de l'environnement, de l'état des installations et emplacements. En outre, les aéronefs servent à l'étalonnage des radars et des aides à la navigation du système de navigation aérienne. Le nombre d'heures de vol en 1990-1991 et 1991-1992 a été réduit de façon proportionnelle afin de ne pas dépasser les affectations de ressources. Cependant, les 43 000 heures de vol pour 1992-1993 sont fondées sur les anciennes moyennes et comprennent les besoins indiqués dans le Plan de la flotte opérationnelle de l'activité Aviation.

Le Ministère remplace de façon ordonnée ses aéronefs vieillissants. La stratégie de remplacement est conforme au plan de la flotte opérationnelle établi par suite d'un examen détaillé des besoins opérationnels et de la flotte d'aéronefs.

Le tableau 2-52 donne la ventilation des principales statistiques sur le rendement de cette sous-activité.

## Tableau 2-52: Sommaire des principales variables de la charge de travail

| | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nombre d'aéronefs | 103 | 103 | 105 | 108 | 108 |
| État de service des aéronefs | 83,0% | 82,4% | 81,5% | 80,2% | 74,7% |
| Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs | | | | | |
| Marine | 16 000 | 13 633 | 16 780 | 17 608 | 15 993 |
| Réglementation | 13 000 | 10 563 | 9 585 | 10 331 | 10 752 |
| Navigation aérienne | 11 000 | 9 574 | 9 045 | 10 497 | 11 420 |
| Autres (dont le BST) | 3 000 | 3 082 | 2 599 | 3 336 | 2 859 |
| Heures de vol assurées par les aéronefs - Total | 43 000 | 36 852 | 38 009 | 41 722 | 41 024 |

## Tableau 2-53: Heures de vol assurées par les aéronefs

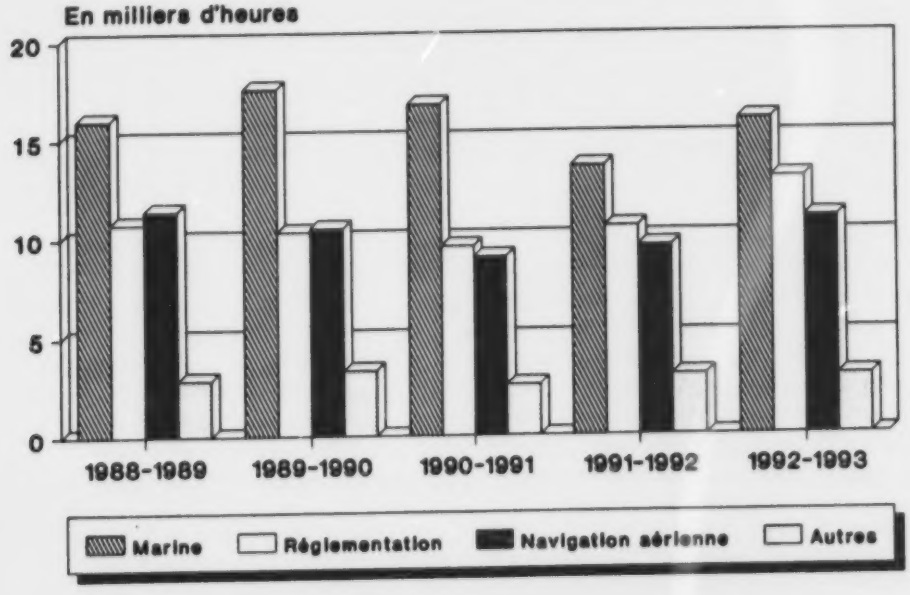
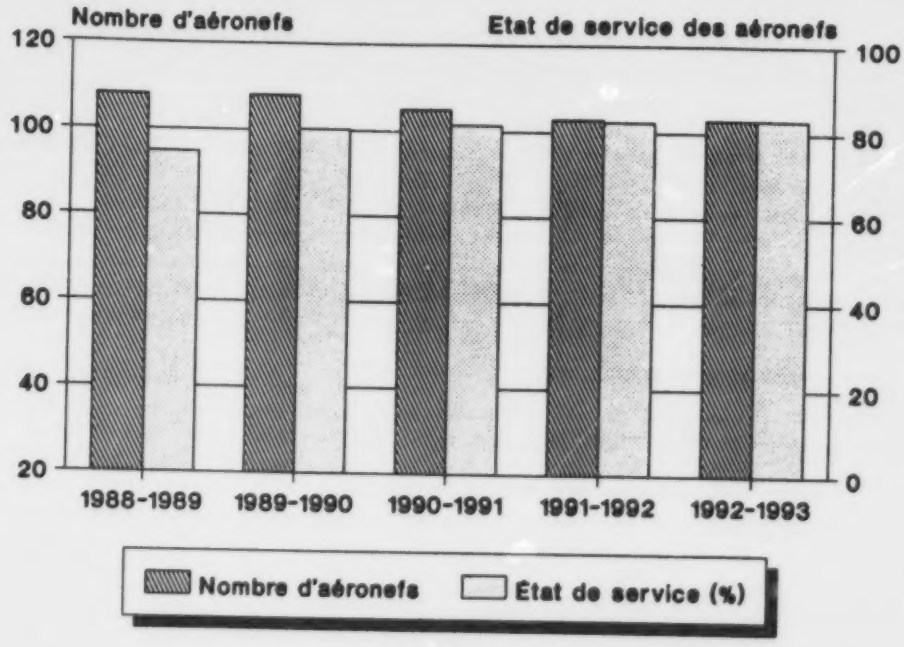


**Tableau 2-54: Opérations de la flotte**




**Direction et administration**

Le tableau 2-55 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-55: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992** | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990* | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 20 200 | 16 535 | 7 886 | 7 853 | 8 338 |
| Dépenses en capital | 169 | 1 105 | 151 | 182 | 814 |
| Subventions et contributions | 525 | 515 | 372 | 624 | 242 |
| | 20 894 | 18 155 | 8 409 | 8 659 | 9 394 |
| Années-personnes | 163 | 159 | 68 | 66 | 56 |

* La responsabilité à l'égard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été cédée à la composante Direction et administration en 1989-1990.

** Les ressources indiquées en 1991-1992 et 1992-1993 rendent compte de la réorganisation de l'activité Aviation visant à centraliser la gestion dans chaque région pour améliorer le service aux clients.

Les dépenses au chapitre des subventions et contributions sont principalement reliées à l'accord commun de financement Islande-Danemark. Les fluctuations notées chaque année dans les niveaux des paiements résultent de la participation du Canada à l'accord, qui prévoit que le système d'imposition repose sur le trafic aérien dans l'Atlantique du Nord.

Le rapport entre les dépenses de fonctionnement et les années-personnes de la composante Direction et administration, d'une part, et le total de celles-ci pour les opérations de l'Activité, d'autre part, figure dans les tableaux 2-56 et 2-57, respectivement.

**Tableau 2-56: Rapport entre les dépenses de fonctionnement brutes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total de l'activité Aviation | 628 830 | 623 244 | 590 593 | 569 644 | 521 997 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | 0,1 | 5,5 | 3,7 | 9,1 | |
| Direction et administration | 20 200 | 16 535 | 7 886 | 7 853 | 8 338 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | 22,2 | 109,7 | 0,4 | (5,8) | |
| Pourcentage du total | 3,2 | 2,6 | 1,3 | 1,4 | 1,6 |

**Tableau 2-57: Rapport entre les années-personnes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total de l'activité Aviation | 7 359 | 7 200 | 6 971 | 7 048 | 7 086 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | 2,2 | 3,3 | (1,1) | (0,5) | |
| Direction et administration** | 163 | 159 | 68 | 66 | 56 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | 2,5 | 133,8 | 3,0 | 17,9 | |
| Pourcentage du total | 2,2 | 2,2 | 1,0 | 0,9 | 0,8 |

** Les ressources indiquées en 1991-1992 et 1992-1993 rendent compte de la réorganisation de l'activité Aviation visant à centraliser la gestion dans chaque région pour améliorer le service aux clients.

## D. Aéroports

### Objectif

Assurer l'accessibilité à un réseau national d'aéroports civils fiables, sûrs et efficaces.

### Description

L'activité des Aéroports est chargée d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme les services d'intervention d'urgence et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aérogares, les garages, les aires de stationnement, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada exploite huit aéroports majeurs et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

### Sommaires des ressources

L'activité des Aéroports représente environ 2,2 % des dépenses totales nettes du Ministère pour 1992-1993 et 18,9 % du nombre total d'années-personnes.

**Tableau 2-58: Besoins nets en ressources de l'Activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | Prévu 1991-1992 | | Différence | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| Aéroports | 43 460 | 3 850 | - | 3 828 | 43 460 | 22 |
| Recettes portées au FRC | 400 | | 400 | | - | |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers pour 1992-1993 sont supérieurs de 43,5 millions de dollars aux prévisions de dépenses de 1991-1992. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • la diminution des coûts du personnel (0,7 million de dollars) comprend une baisse des coûts relatifs aux indemnités de cessation d'emploi, une réduction budgétaire de 3 p. 100 compensée par des rajustements de salaire et des traitements additionnels pour les préposés au processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE). D'autres diminutions (4,4 millions de dollars) au chapitre des coûts non salariaux viennent de la nécessité de supporter des coûts dus en grande partie à l'inflation pour les matériaux et les fournitures ainsi que les prix plus élevés dans les marchés et les augmentations des services d'utilité publique en 1992-1993 (en 1991-1992, on a pallié l'insuffisance des fonds en transférant 4,4 millions de dollars des dépenses en capital secondaires aux dépenses de fonctionnement, ce qui donne l'impression qu'il y a diminution en 1992-1993), ces diminutions étant compensées par une augmentation de l'appui au PEEE (0,4 million de dollars). | (4,7) |

**Dépenses en capital:**

- cette augmentation rend compte des changements de ressources entre les activités pour répondre à des priorités ministérielles, et est compensée en partie par le transfert susmentionné des dépenses secondaires d'immobilisations aux dépenses de fonctionnement. 6,6

**Subventions et contributions:**

- besoins accrus à l'égard des aéroports Inuit du Nouveau-Québec (2,4 millions de dollars), compensés par une diminution des fonds versés aux aéroports municipaux, locaux ou locaux-commerciaux (0,9 million de dollars), et aux aéroports du Labrador (0,4 million de dollars). 1,1

**Recettes et recouvrements:**

- les prévisions des recettes pour 1992-1993 montrent qu'on s'attend à ce que l'économie s'améliore un peu (36,6 millions de dollars), mais elles sont compensées par une réduction de 77,1 millions de dollars due à un changement dans la méthode de répartition de la TTA, celle-ci se trouvant être entièrement attribuée à l'Activité Aviation en 1992-1993. 40,5

**Années-personnes**

- les prévisions reflètent, pour 1991-1992, les répercussions sur les années-personnes de la grève des membres de l'AFPC (15 A-P) et, pour 1992-1993, les années-personnes supplémentaires à l'appui du processus d'évaluation et d'examen de l'environnement (PEEE) (7 A-P). 22 A-P

**Explication des prévisions de 1991-1992:** La méthode de répartition de la TTA ramène à zéro le résultat net des besoins financiers en 1991-1992 et des besoins inscrits dans le Budget des dépenses de 1991-1992. Les variations entre catégories de dépenses sont, entre autres:

**Budgétaire - Activités du Ministère** — En millions de dollars

**Dépenses de fonctionnement:**

- besoins accrus par suite de la prise en charge du service de limousines-taxis, à l'Aéroport Lester B. Pearson, pour la somme de 4,7 millions de dollars, du transfert de fonds des dépenses en capital secondaires aux dépenses de F et E (4,4 millions de dollars) pour couvrir les coûts dus à l'inflation, les augmentations des services d'utilité publique et les prix plus élevés dans les marchés, le tout compensé par des besoins réduits au chapitre des traitements en raison du programme de restrictions budgétaires (5,9 millions de dollars) et du transfert de fonctions et de ressources à d'autres activités (2,5 millions de dollars). 0,7

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses en capital:** | |
| • cette diminution rend compte des changements courants dans les mouvements de trésorerie dans le cadre du programme d'immobilisations existant, approuvé, du Ministère. Tel qu'il est indiqué ci-dessus, 4,4 millions de dollars ont été transférés aux dépenses de F et E. | (26,8) |
| **Subventions et contributions:** | |
| • besoins réduits pour les aéroports municipaux, locaux et locaux-commerciaux (16,7 millions de dollars) compensés par des besoins accrus pour les aéroports Inuit du Nouveau-Québec (6,6 millions de dollars) et les aéroports du Labrador (0,9 million de dollars). | (9,2) |
| **Recettes, recouvrements et taxe de transport aérien (TTA):** | |
| • recettes plus faibles à cause d'une augmentation du trafic plus lente que prévu et de retards dans la mise en application de frais nationaux de facturation (30,6 millions de dollars) et dépenses moins élevées nécessitant un plus faible prélèvement sur la TTA (9,4 millions de dollars), compensées par une augmentation de 4,7 millions de dollars due à la prise en charge du service de limousines-taxis à Pearson. | 35,3 |
| **Années-personnes** | |
| • cette diminution rend compte de la réduction d'années-personnes due aux programmes de restrictions budgétaires et aux répercussions sur les années-personnes de la grève des membres de l'AFPC. | (87 A-P) |

**Tableau 2-59: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1992-1993**

| (en milliers de dollars) | Dépenses | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fonctionnement | Capital | Subventions et contributions | Total | Moins: Recettes et recouvrements | Besoins nets en ressources |
| Aéroports | 374 579 | 151 973 | 38 118 | 564 670 | 521 210 | 43 460 |

**Ressources en capital de l'Activité**

Le tableau 2-60 donne un aperçu des besoins et des dépenses en capital au niveau de l'Activité. Pour plus de détails sur les programmes d'immobilisations de l'Activité, se reporter aux descriptions des principaux projets d'immobilisation à la section III, page 3-4.

### Tableau 2-60: Programme d'immobilisations selon les éléments du plan d'investissement

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Bâtiments | 62 155 | 57 519 | 68 631 | 84 866 | 65 735 |
| Aires de manoeuvre des aéronefs | 71 608 | 70 987 | 70 557 | 57 978 | 66 706 |
| Aires de manoeuvre des véhicules | 10 577 | 9 750 | 7 022 | 13 121 | 23 194 |
| Autres | 7 633 | 7 144 | 6 243 | 61 266 | 90 922 |
| | 151 973 | 145 400 | 152 453 | 217 231 | 246 557 |

## Examen des résultats financiers

### Tableau 2-61: Résultats financiers pour 1990-1991

| (en milliers de dollars) | 1990-1991 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Réel | Budget des dépenses | Ajustements | Différence |
| | $ | $ | $ | $ |
| Dépenses de fonctionnement | 387 915 | 498 608 | (145 983) | 35 290 |
| Dépenses en capital | 152 453 | 154 968 | | (2 515) |
| Subventions et contributions | 34 395 | 49 410 | | (15 015) |
| Dépenses totales | 574 763 | 702 986 | (145 983) | 17 760 |
| Recettes | 530 773 | 494 692 | | 36 081 |
| Recouvrements* | 2 221 | 27 800 | (21 944) | (3 635) |
| Répartition de la taxe de transport aérien (TTA)* | 41 769 | 274 728 | (218 273) | (14 686) |
| Recettes totales | 574 763 | 797 220 | (240 217) | 17 760 |
| Besoins nets en ressources (fournies) | - | (94 234) | 94 234 | - |
| Total des années-personnes | 3 917 | 3 900 | | 17 |

* Ces rajustements sont attribuables à l'abolition du Fonds renouvelable des aéroports. La nouvelle méthode visant à rendre compte des résultats financiers exclut les coûts indirects des dépenses de fonctionnement (146 millions de dollars) et apporte les rajustements requis à la TTA, aux recouvrements et aux ressources nettes.

**Explication de la différence:** L'ancienne méthode de répartition de la TTA consistait à affecter une part suffisante de la TTA à cette Activité pour ramener à zéro ses besoins nets. Par conséquent, la TTA rajustée a dû être examinée de façon à établir une comparaison valable entre les résultats réels de l'Activité et les résultats indiqués dans le Budget des dépenses. Vus de cette façon, les fonds prélevés par l'activité Aéroports au chapitre de la TTA s'élevaient à 14,7 millions de dollars de moins qu'en 1990-1991, selon le Budget des dépenses de cet exercice. Les principales explications pour cette diminution sont les suivantes:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • besoins en traitements plus élevés (21,3 millions de dollars) en raison de la combinaison des rajustements salariaux et des pompiers additionnels nécessaires pour mettre en application la politique sur les services d'intervention d'urgence (SIU); les augmentations non salariales (14 millions de dollars) découlent des augmentations des coûts fixes dues à l'inflation dans les marchés essentiels et d'un transfert des dépenses en capital en réponse à la politique sur les immobilisations. | 35,3 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • cette diminution rend compte des changements courants dans les mouvements de trésorerie dans le cadre du programme d'immobilisations existant approuvé. | (2,5) |
| **Subventions et contributions:** | |
| • la diminution est due en grande partie à la non-affectation de fonds (22,6 millions de dollars) au programme visant les aéroports locaux et locaux-commerciaux, compensée par des besoins accrus (7,6 millions de dollars) pour les aéroports du Nouveau-Québec. | (15,0) |
| **Recettes et recouvrements:** | |
| • recettes accrues en raison du paiement anticipé à l'égard de l'aménagement de l'aérogare 3 (28 millions de dollars) et d'une augmentation nette des autres recettes (8,1 millions de dollars), et | (36,1) |
| • recouvrements réduits à cause d'un transfert à la gestion des installations de l'Activité Aviation. | 3,6 |
| **Années-personnes** | |
| • ce changement est principalement dû à une augmentation des années-personnes découlant de la politique sur les SIU compensée par le transfert à la gestion des installations (Aviation) et aux aéroports B et C de l'Arctique. | 17 A-P |

**Données de rendement et justification des ressources**

**Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité**

Le principal résultat attendu de l'application des ressources à l'activité Aéroports est la disponibilité de services et d'installations fiables aux terrains d'atterrissage, éléments auxquels s'applique le principe de recouvrement des coûts.

Les principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou sur les résultats attendus comprennent:

- les volumes de circulation aérienne et les recettes comme fonctions de l'activité économique;
- l'utilisation des terrains et les préoccupations environnementales, et
- la cession des aéroports aux autorités locales.

**Aéroports**

Le tableau 2-62 montre l'utilisation, sur 5 ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

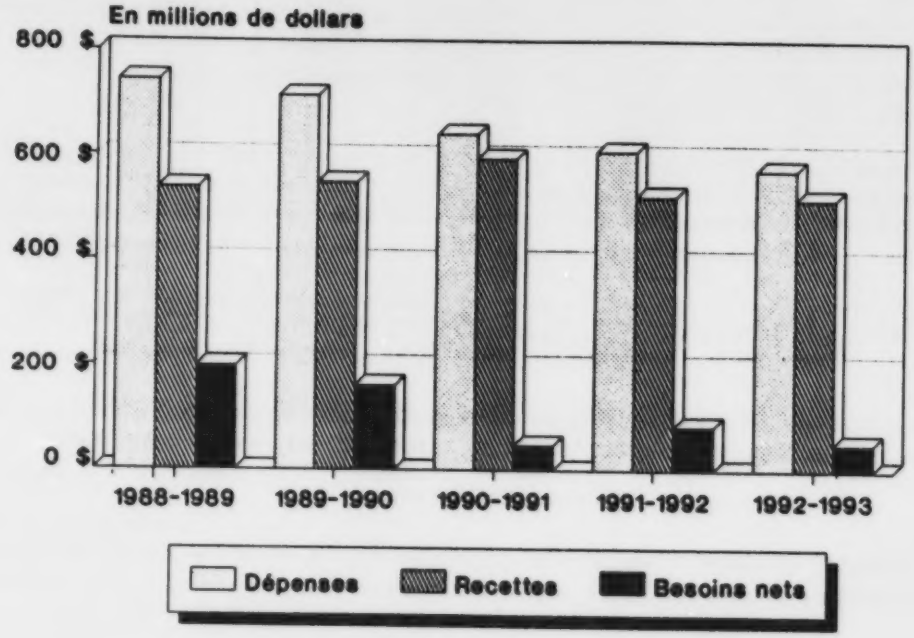
Dans la partie III de 1991-1992, les recettes réelles tenaient compte de la méthode adoptée en 1990-1991 d'allouer seulement une partie suffisante de la TTA à l'activité Aéroports pour ramener à zéro ses besoins nets. En 1992-1993, le montant total de la TTA a été attribué à l'activité Aviation et, à des fins de comparaison, la TTA a été éliminée des recettes et indiquée après les besoins nets.

**Tableau 2-62: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement brutes | 374 579 | 379 265 | 387 915 | 347 836 | 319 835 |
| Moins: | | | | | |
| Recettes | 517 910 | 481 300 | 530 773 | 470 040 | 441 005 |
| Recouvrements | 3 300 | 3 300 | 2 221 | 4 603 | 5 678 |
| Recettes totales | 521 210 | 484 600 | 532 994 | 474 643 | 446 683 |
| Dépenses de fonctionnement nettes | (146 631) | (105 335) | (145 079) | (126 807) | (126 848) |
| Dépenses en capital | 151 973 | 145 400 | 152 453 | 217 231 | 246 557 |
| Subventions et contributions | 38 118 | 37 018 | 34 395 | 47 664 | 42 742 |
| Besoins nets avant la TTA | 43 460 | 77 083 | 41 769 | 138 088 | 162 451 |
| TTA | - | 77 083 | 41 769 | 138 088 | 162 451 |
| Besoins nets après la TTA | 43 460 | - | - | - | - |
| Recettes portées au FRC | 400 | 400 | 425 | 1 117 | 3 579 |
| Années-personnes | 3 850 | 3 828 | 3 917 | 3 892 | 3 964 |

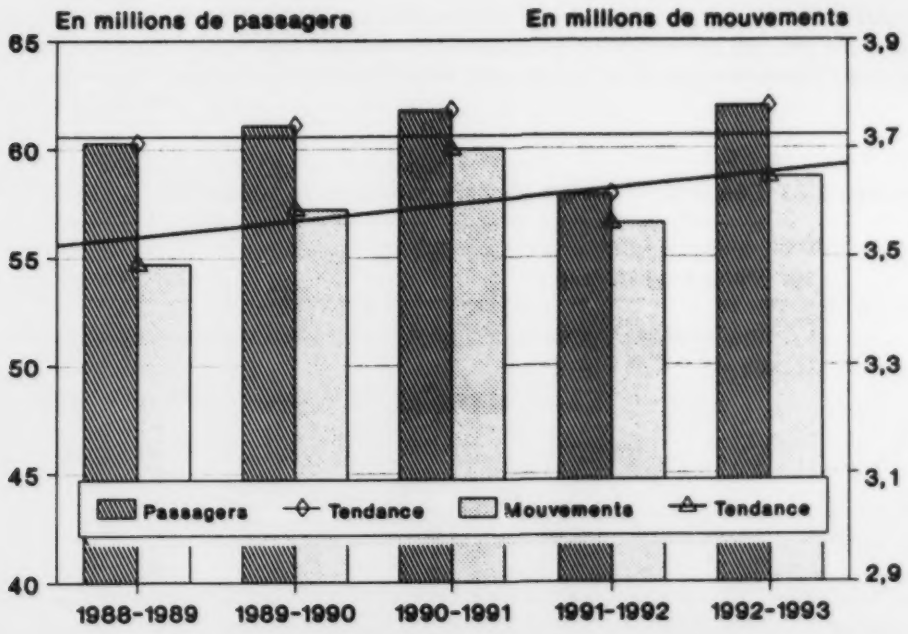
Le tableau 2-63 montre une diminution des dépenses de 23 p. 100 depuis 1988-1989 et une diminution de 4 p. 100 des recettes autres que les recettes provenant de taxes. Pour fournir une comparaison valable des résultats, les données des années antérieures ont été rajustées en fonction des dollars de 1992-1993. L'allocation de la TTA à l'activité Aéroports équivaut à ses besoins nets en ressources et est donc présentée comme telle pour les années antérieures à 1992-1993. Pour la même période, les besoins nets de l'activité Aéroports ont diminué de 74 p. 100.

**Tableau 2-63 Résultats financiers (Dollars constants de 1992-1993)**




Au cours de la même période, l'activité Aéroports a dû répondre à une demande accrue. Le tableau 2-64 montre une augmentation globale de 2,7 p. 100 pour les passagers et de 4,6 p. 100 pour les mouvements des aéronefs depuis 1988-1989. La croissance du trafic a été affaiblie par la récession et les prévisions paraissent maintenant optimistes puisqu'elles laissent entrevoir des niveaux de trafic pour 1992-1993 correspondant à ceux d'avant la récession.

**Tableau 2-64: Volumes de circulation aérienne**




Source: Prévisions de l'activité aérienne de septembre 1991.

Des ajustements ont été apportés pour ne tenir compte que des donnés reliées aux aéroports exploités par Transports Canada.

## E. Surface

### Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

### Description

Les activités relatives au transport de surface comprennent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant les éléments suivants:

**Planification d'urgence et opérations - Surface:** établir et réaliser des plans et des modalités de fonctionnement pour les urgences touchant le transport de surface et les mettre en oeuvre durant les urgences d'ampleur nationale; présenter des rapports préliminaires sur les accidents et les incidents ferroviaires.

**Sécurité ferroviaire:** établir et appliquer la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et les règlements afférents, exercer un contrôle sur le matériel ferroviaire, l'infrastructure, les pratiques d'exploitation et les mesures de sécurité relatives aux chemins de fer et veiller au financement des projets destinés à améliorer la sécurité aux passages à niveau.

**Transport des marchandises dangereuses:** établir et appliquer la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et les règlements afférents et réaliser des programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques et les accidents.

**Sécurité routière et réglementation automobile:** établir et appliquer les normes relatives aux véhicules, les programmes d'essais des véhicules et de sensibilisation du public et les normes sur les émissions de gaz d'échappement et d'évaporation.

### Sommaires des ressources

Les activités liées au transport de surface représentent environ 2,5 % des dépenses nettes totales du Ministère pour 1992-1993 et 2,1 % du nombre total d'années-personnes.

**Tableau 2-65: Besoins nets en ressources pour l'Activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | Prévu 1991-1992 | | Différence | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Planification d'urgence et opérations - Surface | 385 | 5 | 464 | 6 | (79) | (1) |
| Sécurité ferroviaire | 19 915 | 131 | 21 745 | 129 | (1 830) | 2 |
| Transport des marchandises dangereuses | 11 261 | 132 | 10 594 | 132 | 667 | - |
| Sécurité routière et réglementation automobile | 17 403 | 136 | 18 247 | 133 | (844) | 3 |
| Direction et administration | 1 445 | 12 | 1 358 | 13 | 87 | (1) |
| | 50 409 | 416 | 52 408 | 413 | (1,999) | 3 |
| Recettes portées au FRC | * | | 300 | | (300) | |

* Conversion des recettes du FRC au crédit net

**Explication de la différence:** Les besoins financiers pour 1992-1993 sont inférieurs de 2,0 millions de dollars, ou de 3,8 %, aux prévisions de 1991-1992. La diminution découle des facteurs suivants:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement/dépenses en capital:** | |
| • accroissement des besoins relatif aux opérations liées à la sécurité ferroviaire (0,3 million de dollars), au transport des marchandises dangereuses (0,2 million de dollars), ainsi qu'au Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (0,3 million de dollars). | 0,8 |
| **Subventions et contributions:** | |
| • diminution des besoins liée aux projets de construction de sauts-de-mouton. | (2,5) |
| **Recettes:** | |
| • les recettes du Centre d'essais pour véhicules automobiles sont maintenant nettes en vertu d'un crédit et non plus portées au Fonds du revenu consolidé. | (0,3) |
| **Années-personnes** | |
| • accroissement des besoins lié aux opérations de la sécurité des véhicules et au Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. | 3 A-P |

**Explication des prévisions de 1991-1992:** Les prévisions de 1991-1992 sont inférieures de 4,3 millions de dollars, ou de 7,6 %, au Budget des dépenses de 1991-1992 qui était de 56,7 millions de dollars. L'écart s'explique par les principaux éléments suivants:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • diminution liée au programme de restrictions budgétaires du gouvernement. | (1,4) |

**Dépenses en capital:**

En millions de dollars

- diminution des besoins découlant des réductions dans le programme d'essais des véhicules automobiles. (0,7)

**Subventions et contributions:**

- diminution des besoins pour les projets de construction de sauts-de-mouton et de déplacement de voies ferrées (0,7 million de dollars) et pour la contribution au programme d'amélioration des passages à niveau compte tenu des restrictions budgétaires gouvernementales (1,5 million de dollars). (2,2)

**Années-personnes**

- diminution relative au programme de restrictions budgétaires du gouvernement. (10 A-P)

**Tableau 2-66: Recettes et dépenses prévues pour l'Activité en 1992-1993**

| (en milliers de dollars) | Dépenses | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fonctionnement | Capital | Subventions et contributions | Total | Moins: Recettes | Besoins nets en ressources |
| Planification d'urgence et opérations - Surface | 332 | 53 | - | 385 | - | 385 |
| Sécurité ferroviaire | 10 528 | 137 | 9 250 | 19 915 | - | 19 915 |
| Transport des marchandises dangereuses | 10 701 | 560 | - | 11 261 | - | 11 261 |
| Sécurité routière et réglementation automobile | 16 050 | 1 576 | 87 | 17 713 | 310 | 17 403 |
| Direction et administration | 1 391 | 54 | - | 1 445 | - | 1 445 |
| | 39 002 | 2 380 | 9 337 | 50 719 | 310 | 50 409 |

**Examen des résultats financiers**

**Tableau 2-67: Résultats financiers de 1990-1991**

| (en milliers de dollars) | 1990-1991 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Réel | | Budget des dépenses | | Différence | |
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Planification d'urgence et opérations - Surface | 505 | 6 | 358 | 5 | 147 | 1 |
| Sécurité ferroviaire | 26 968 | 130 | 31 329 | 127 | (4 361) | 3 |
| Transport des marchandises dangereuses | 11 059 | 125 | 10 200 | 134 | 859 | (9) |
| Sécurité routière et réglementation automobile | 18 954 | 138 | 18 883 | 140 | 71 | (2) |
| Direction et administration | 1 040 | 10 | 1 247 | 12 | (207) | (2) |
| | 58 526 | 409 | 62 017 | 418 | (3 491) | (9) |

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels sont inférieurs de 3,5 millions de dollars, ou de 5,6 %, au Budget des dépenses de 1990-1991. Les principales causes de cette diminution sont les suivantes:

| | En millions de dollars |
|---|---|
| **Budgétaire - Activités du Ministère** | |
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • accroissement des besoins exceptionnels au chapitre des salaires principalement en raison des paiements de parité salariale et des indemnités de cessation d'emploi (1 million de dollars) et de l'augmentation des besoins relatifs au transport des marchandises dangereuses (0,2 million de dollars) et à la sécurité ferroviaire (1,1 million de dollars). | 2,3 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • accroissement des besoins lié à la mise en oeuvre du plan de gestion de l'information sur la sécurité ferroviaire. | 0,1 |
| **Subventions et contributions:** | |
| • diminution des besoins attribuable aux retards dans les projets d'amélioration des passages à niveau (0,2 million de dollars) et dans les projets de construction de sauts-de-mouton et de déplacement de voies ferrées (5,8 millions de dollars), compensée par la hausse d'une contribution à l'Opération Gareautrain (0,1 million de dollars). | (5,9) |
| **Années-personnes** | |
| • diminution des besoins attribuable aux retards dans la dotation. | (9 A-P) |

**Données de rendement et justification des ressources**

**Liens entre les résultats et les ressources de l'Activité**

Les résultats suivants du programme englobent la plupart des ressources humaines et financières consacrées à cette Activité. Les critères d'évaluation de la réalisation se trouvent sous les rubriques suivantes de la sous-activité. Les résultats attendus de l'utilisation des ressources par l'activité de Surface comprennent:

- la disponibilité du transport civil de surface dans le cas d'urgences nationales;
- l'amélioration de la sécurité ferroviaire en diminuant le nombre de lacunes au chapitre de la sécurité du matériel et de l'infrastructure des chemins de fer; la diminution du nombre d'accidents de transport ferroviaire et du nombre de tués en résultant, particulièrement aux passages à niveau;
- la diminution du nombre et de la gravité des accidents et des incidents de transport mettant en cause des marchandises dangereuses;

- la diminution des décès, des blessures et des dommages matériels causés par l'utilisation de véhicules automobiles, et

- la diminution de la consommation de carburant et des émissions de gaz d'échappement et d'évaporation pour les véhicules automobiles neufs.

Les principales variables qui ont influé soit sur les ressources affectées à cette Activité, sur les résultats prévus ou sur ces deux facteurs, sont:

- les volumes de trafic ferroviaire et routier;

- le nombre de tonnes de marchandises dangereuses transportées et le nombre des aires de manutention et d'entreposage de ces marchandises, et

- la réforme de la réglementation économique du secteur du camionnage et du secteur ferroviaire qui a pour effet d'accroître la concurrence.

**Planification d'urgence et opérations - Surface**

Le tableau 2-68 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-68: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 332 | 431 | 409 | 347 | 255 |
| Dépenses en capital | 53 | 33 | 96 | 38 | - |
| | 385 | 464 | 505 | 385 | 255 |
| Années-personnes | 5 | 6 | 6 | 5 | 5 |

La sous-activité de la planification d'urgence et opérations - Surface est chargée d'élaborer des plans d'urgence, des modalités de fonctionnement, des organisations et des installations nécessaires au réseau de transport national pour répondre adéquatement aux urgences nationales en temps de paix et prendre les dispositions de protection civile nécessaires en cas d'urgence internationale ou de guerre. La sous-activité est également responsable du premier système de rapport sur les accidents et incidents ferroviaires et sert de point central pour toutes les questions de sécurité de l'activité Surface.

L'affectation des ressources permet le lancement des activités de protection civile en cas d'urgence pour les secteurs ferroviaires, routiers, et de cabotage du système national de transport. Ces activités comprennent, notamment, la planification au Ministère, avec d'autres ministères, d'autres pays, l'OTAN et l'industrie.

## Sécurité ferroviaire

Le tableau 2-69 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-69: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 10 528 | 9 981 | 10 646 | 9 217 | 2 658 |
| Dépenses en capital | 137 | 37 | 214 | 116 | 16 |
| Subventions et contributions | 9 250 | 11 727 | 16 108 | 16 218 | 14 602 |
| | 19 915 | 21 745 | 26 968 | 25 551 | 17 276 |
| Années-personnes | 131 | 129 | 130 | 124 | 40 |

Transports Canada applique la *Loi sur la sécurité ferroviaire* depuis son entrée en vigueur le 1er janvier 1989. Les données de rendement du tableau 2-70 montrent les résultats prévus et réels pour les domaines prioritaires que sont la surveillance de l'équipement, l'exploitation ferroviaire, l'ingénierie ferroviaire et les programmes de sécurité.

**Tableau 2-70: Données de rendement - Sécurité ferroviaire**

| | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|---|
| **Surveillance de l'équipement** | | | | |
| Inspections des unités motrices | 3 875 | 3 800 | 4 092 | 3 827 |
| Inspections des wagons | 37 500 | 37 000 | 41 689 | 34 528 |
| Inspections des voitures | 1 200 | 1 100 | 1 246 | 839 |
| Inspections des chaudières de chauffage et des réservoirs d'air des trains | 800 | 700 | 956 | 1 128 |
| Inspections des freins des trains | 600 | 500 | 413 | 307 |
| **Exploitation ferroviaire** | | | | |
| Trajets en train et postes de régulation visités | 1 650 | 1 069 | 1 699 | 757 |
| Points de changement de vitesse inspectés | 350 | 450 | 355 | 668 |
| Nombre de comités d'hygiène et de sécurité au travail surveillés | 135 | 216 | 125 | 106 |
| Nombre d'inspections du milieu de travail | 3 000 | 1 650 | 2 768 | 1 659 |
| Nombre d'enquêtes sur des cas de danger | 45 | 50 | 32 | 57 |
| Nombre de refus de travail réglés par médiation | 15 | 8 | 22 | 6 |
| **Ingénierie** | | | | |
| Inspections détaillées de la voie (milles)(draisines) | 9 000 | 10 000 | 9 346 | 9 700 |
| Inspections de la voie (train/voiture de contrôle) | 5 000 | 5 000 | 5 950 | 5 500 |
| Inspections de ponts | 1 000 | 1 000 | 1 384 | 400 |
| Inspections de passages à niveau | 7 500 | 7 500 | 15 600 | 5 850 |
| Inspections de signalisation commandée par le train (emplacements) | 400 | 400 | 280 | 450 |
| **Programmes de sécurité** | | | | |
| Nombre de recommandations découlant des enquêtes d'accident | 200 | 200 | 200 | 100 |
| Modifications apportées aux règlements, normes, règles et exemptions | 20 | 20 | 20 | 6 |
| Demandes de projet de sécurité | 35 | 40 | 45 | 10 |

Note: On ne dispose pas d'une période de cinq ans étant donné que la sécurité ferroviaire relève de Transports Canada depuis janvier 1989 seulement.

En 1991-1992, le programme d'amélioration des passages à niveau, qui finance l'installation de dispositifs de sécurité, notamment des dispositifs d'avertissement automatiques aux points où la route et la voie ferrée se croisent, est passé de 10 millions à 8,5 millions de dollars conformément aux priorités gouvernementales en matière de réduction des dépenses. L'accroissement de la sécurité aux franchissements ferroviaires/routiers demeure néanmoins une priorité importante. Le tableau 2-71 montre les progrès enregistrés dans ce domaine, progrès auxquels les initiatives de sécurité ferroviaire ont contribué.

De plus, en 1991-1992, des efforts considérables ont été consacrés pour assurer la sécurité de certains wagons-citernes utilisés pour le transport des marchandises dangereuses. Des progrès ont aussi été réalisés relativement à la détermination de l'incidence environnementale des projets d'ingénierie ferroviaire. En résumé, les activités de sécurité ferroviaire ont contribué à l'amélioration globale du dossier de l'industrie ferroviaire canadienne pour ce qui est des accidents. Le tableau 2-72 montre l'évolution du nombre total d'accidents ferroviaires par rapport au volume de trafic ferroviaire.

**Tableau 2-71: Nombre de décès, de blessures et d'accidents survenus à des passages à niveau**

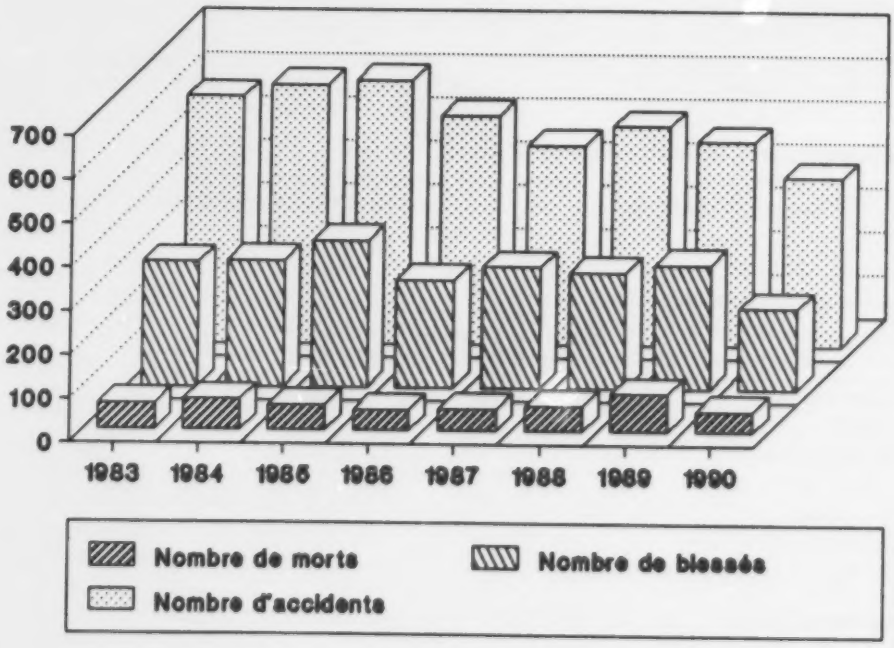
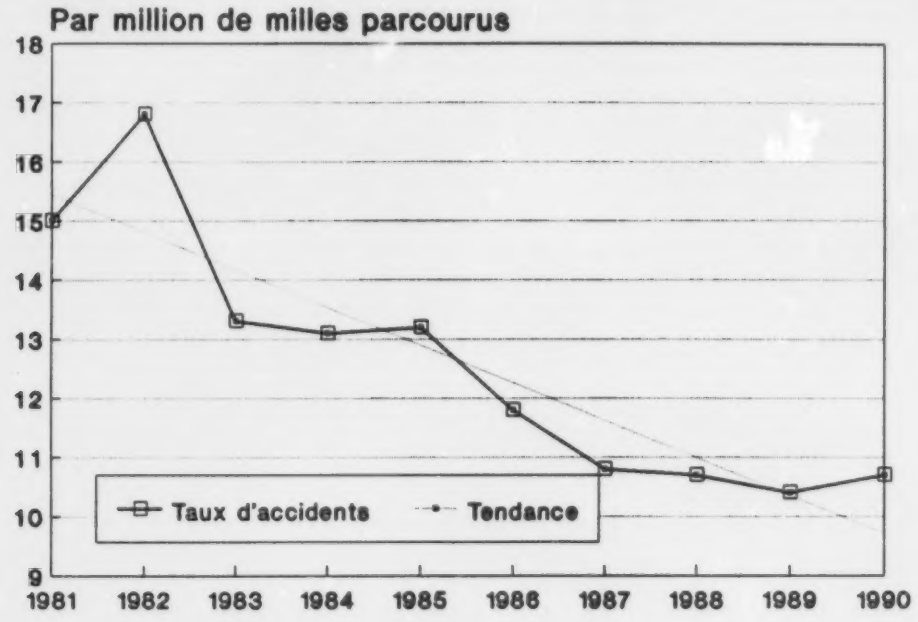


**Tableau 2-72: Accidents ferroviaires par millions de train-milles**




**Transport des marchandises dangereuses**

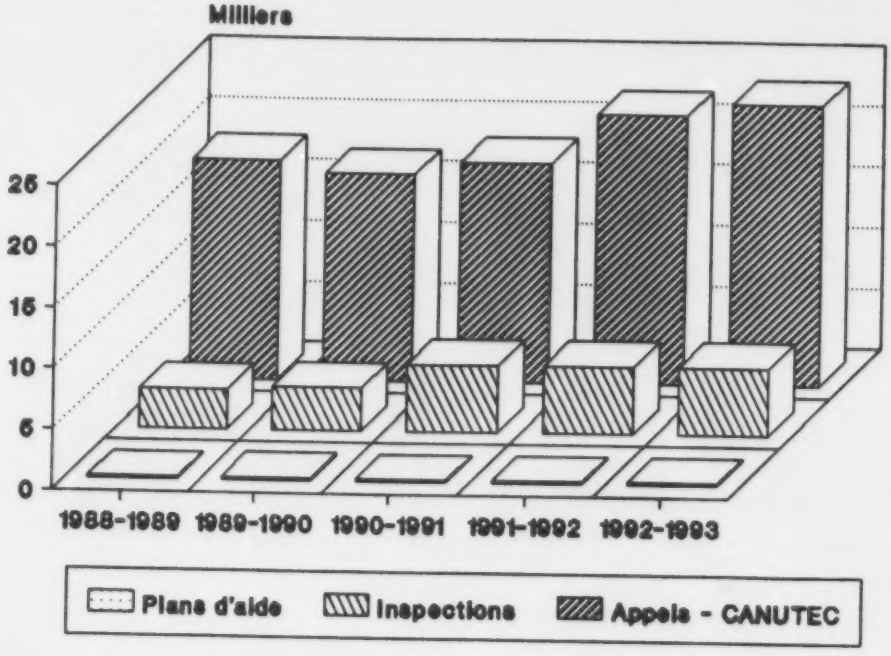
Le tableau 2-73 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-73: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 10 701 | 10 469 | 10 777 | 9 210 | 7 502 |
| Dépenses en capital | 560 | 125 | 282 | 438 | 464 |
| Subventions et contributions | - | - | - | 248 | 159 |
| | 11 261 | 10 594 | 11 059 | 9 896 | 8 125 |
| Années-personnes | 132 | 132 | 125 | 114 | 116 |

Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) reçoit en moyenne 20 000 appels par année. Il offre 24 heures sur 24 un service bilingue d'aide à la communication et d'information sur la réglementation et les produits chimiques. Une augmentation modeste (5 p. 100) est prévue pour 1992-1993, principalement en raison de la plus grande sensibilisation au programme de transport des marchandises dangereuses, laquelle est attribuable aux publications distribuées et à la formation donnée. Les inspecteurs des marchandises dangereuses de l'Administration centrale et des cinq bureaux régionaux continueront de faire respecter la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et les règlements pertinents au moyen des programmes de sensibilisation, d'inspection et d'application des règlements. En 1990-1991, 3 550 inspections ont été faites et 250 certificats de véhicule d'explosifs ont été délivrés par les 30 inspecteurs. De plus, 1 700 avis de déchet ont été donnés. Environ 125 Plans d'intervention d'urgence (PIU) devraient être examinés par les six spécialistes des mesures correctives (SMC) en 1992-1993. Soixante-quinze PIU seront validés et 600 entreprises seront touchées.

**Tableau 2-74: Conformité et performance de la capacité d'intervention en cas d'urgence - Marchandises dangereuses**

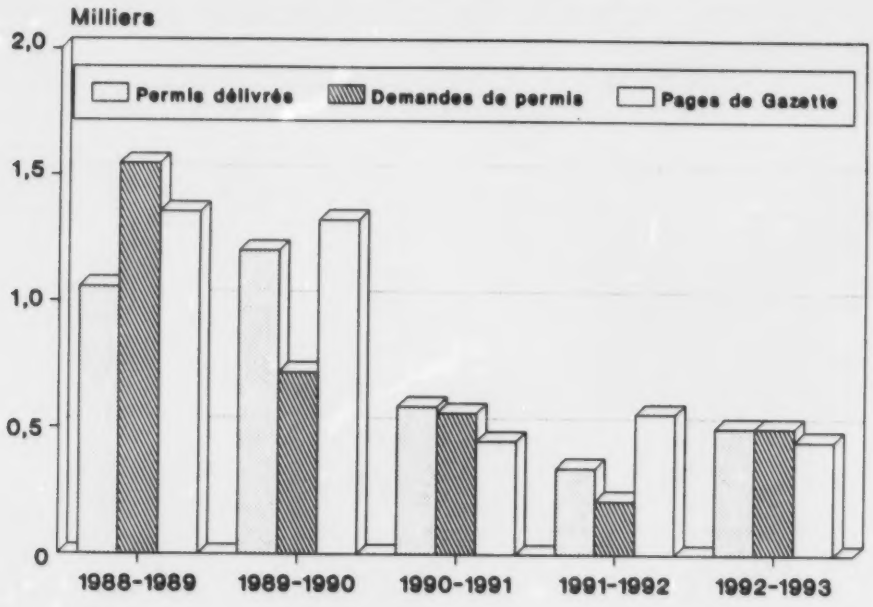



Un rapport énumérant les endroits recommandés, selon le permis spécial 3255, pour l'entreposage de marchandises sur les propriétés ferroviaires a été publié en juin 1991. Aux termes du permis spécial 3255, une compagnie de chemin de fer peut garder des wagons de marchandises dangereuses sur sa propriété plus de cinq jours civils, pourvu qu'elle respecte les 13 conditions concernant les inspections, l'infrastructure, la documentation, les avis et la tenue de dossiers à un endroit inspecté et approuvé par Transports Canada.

On continuera à délivrer des permis de niveaux de sécurité équivalents qui autorisent que des activités soient menées à bien d'une façon qui diffère de ce qui est prévu au Règlement, mais qui offre un niveau de sécurité correspondant. On prévoit recevoir 500 nouvelles demandes. Quatre cent cinquante pages seront publiées dans la Gazette du Canada, parties I et II, au sujet des déchets biomédicaux et des camions-citernes, et pour mettre à jour la liste des appellations réglementaires. On insistera sur la révision et la mise à jour du Règlement sur le TMD publié en 1985.

D'autres activités seront menées à bien: formation d'inspecteurs des marchandises dangereuses provinciaux et prestation de conseils concernant les mesures d'intervention en cas d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Des documents de sensibilisation et d'information sur les programmes découlent d'initiatives de la sous-activité. Ces publications accroissent la sécurité publique en augmentant la conformité de l'industrie.

**Tableau 2-75: Règlement sur les marchandises dangereuses et délivrance de permis**




**Sécurité routière et réglementation automobile**

Le tableau 2-76 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-76: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses brutes de fonctionnement | 16 050 | 15 921 | 16 184 | 14 788 | 14 003 |
| Moins: Recettes * | 310 | - | - | - | - |
| | 15 740 | 15 921 | 16 184 | 14 788 | 14 003 |
| Dépenses en capital | 1 576 | 2 239 | 2 709 | 2 557 | 2 924 |
| Subventions et contributions | 87 | 87 | 61 | 63 | 99 |
| | 17 403 | 18 247 | 18 954 | 17 408 | 17 026 |
| Années-personnes | 136 | 133 | 138 | 132 | 138 |

* Les recettes du Centre d'essais pour véhicules automobiles à Blainville, qui, auparavant, étaient portées au Fonds du revenu consolidé, seront créditées à l'activité Surface en 1992-1993.

C'est sur le réseau routier qu'ont lieu environ 89 p. 100 de tous les accidents mortels de transport (Tableau 2-77). Les occupants de véhicules automobiles sont la catégorie de morts la plus importante. Les programmes fédéraux ont contribué à une baisse marquée du taux de mortalité routière - le nombre de décès pour 10 000 véhicules immatriculés (Tableau 2-78) a diminué de 40 p. 100 au cours de la décennie qui a pris fin en 1990. Toutefois, près de 4 000 personnes sont encore tuées sur la route chaque année, l'accident de la route étant la cause de décès la plus fréquente chez les personnes de moins de 30 ans.

**Tableau 2-77: Pourcentage de tués par mode de transport**

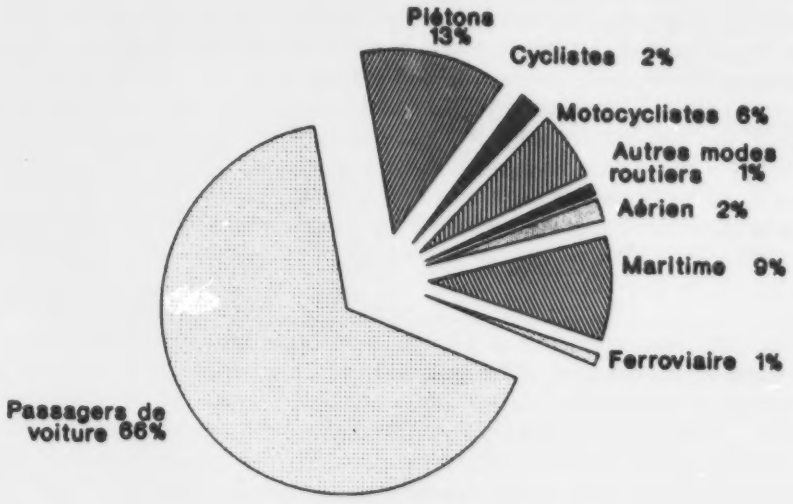
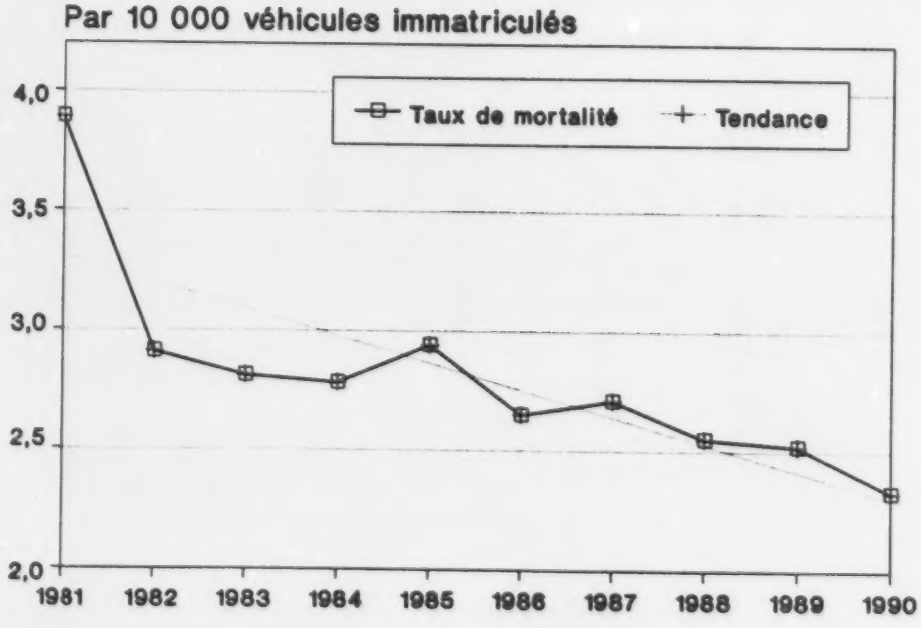


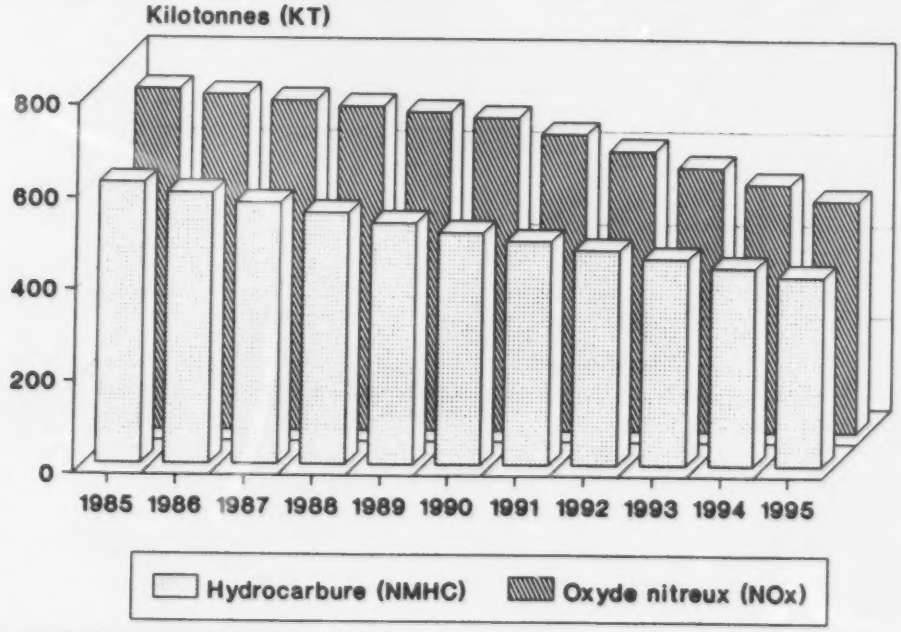

**Tableau 2-78: Taux de décès par 10 000 véhicules automobiles immatriculés**



En 1992-1993, plus de 150 véhicules, 1 000 composantes de véhicules et 70 sièges d'auto pour enfants seront mis à l'essai dans le cadre de programmes de surveillance des normes de sécurité et d'émission. Quatre cents entreprises de fabrication ou d'importation de véhicules feront l'objet de vérifications et 1 500 plaintes du public concernant des défauts donneront lieu à une enquête. Selon la tendance historique, il est prévu qu'environ 800 000 véhicules seront rappelés pour qu'on en corrige les défauts relatifs à la sécurité ou à l'émission et plus de 50 000 sièges d'auto pour enfants seront rappelés pour des problèmes de sécurité. La majorité des rappels pour des problèmes de sécurité sont le fruit d'enquêtes de l'industrie et de vérifications de la qualité. Cependant, une proportion de plus en plus grande de ce total peut être directement attribuée aux Programmes de la sécurité routière. Un projet de modification de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (LSVA)* visant à combiner cette dernière et la *Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* est en cours. Il s'agit également de faire plusieurs modifications à la LSVA sur l'importation de véhicules usagés, les systèmes de retenue pour enfants et les véhicules tout terrain. Environ 92 p. 100 des ressources de cette sous-activité sont consacrées à la sécurité des véhicules automobiles.

Le reste des ressources, soit 8 p. 100, sont dépensées pour réduire les émissions de gaz d'échappement des véhicules automobiles. Les véhicules automobiles représentent la plus grande source de pollution de l'air produite par les humains au Canada (25 p. 100 à 30 p. 100). Les niveaux d'émission provenant de cette source diminueront de 30 p. 100 à 40 p. 100 dès que se fera sentir entièrement l'effet des nouvelles normes sur les émissions pour les camionnettes (entrée en vigueur en 1987) et les véhicules lourds (1988). De nouvelles normes visant les véhicules de tourisme qui seront appliquées entre 1994 et 1996 permettront de réduire encore de 60 p. 100 les émissions de NOx par unité et de 29 p. 100 celles d'hydrocarbures (HC). Le tableau 2-79 montre la diminution de HC et de NOx obtenue et celle qui est prévue pour la période 1985-1995. Tous les ans, des lignes directrices sont publiées aux fins du Programme facultatif d'économie de carburant du gouvernement et de l'industrie et le rendement de cette dernière est surveillé de près. Chaque année, plus de 700 000 copies du Guide de consommation de carburant sont distribuées au public. Ce programme a permis de réduire de plus de 50 p. 100 la consommation de carburant annuelle moyenne du parc de voitures neuves (et une réduction égale de $CO_2$) depuis 1973.

**Tableau 2-79: Niveaux d'émission des véhicules automobiles**




Y compris les automobiles, les camions légers et lourds

**Direction et administration**

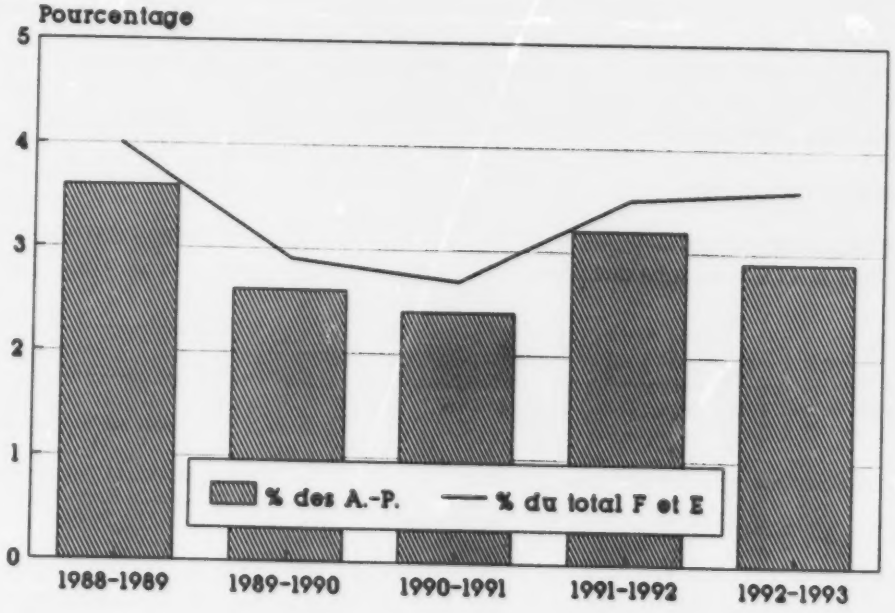
Le tableau 2-80 montre l'utilisation, sur cinq ans, des ressources humaines et financières par cette sous-activité.

**Tableau 2-80: Dépenses nettes**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 1 391 | 1 339 | 1 040 | 1 006 | 1 026 |
| Dépenses en capital | 54 | 19 | - | 43 | 96 |
| | 1 445 | 1 358 | 1 040 | 1 049 | 1 122 |
| Années-personnes | 12 | 13 | 10 | 10 | 11 |

Depuis le 1er octobre 1991, les bureaux régionaux de la Sécurité ferroviaire et du Transport des marchandises dangereuses sont fusionnés. Le service au public sera amélioré par la fourniture d'un centre de coordination dans chaque région pour l'élaboration des programmes de l'activité Surface.

**Tableau 2-81: Pourcentage du total des ressources brutes de l'activité Surface utilisées par la sous-activité Direction et administration**



## F. Administration du Ministère

### Objectif

Assurer la direction globale, la gestion et des services à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

### Sous-objectifs

**Gestion de l'ensemble du Ministère:** assurer la direction globale de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes qui en relèvent pour garantir l'uniformité dans la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada, particulièrement en matière de sécurité; assurer des services de planification des mesures de sûreté et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue, et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

**Finances et administration:** assurer les services de gestion financière, de gestion de l'information, du matériel et des marchés et les autres services de gestion pour aider le Ministère à atteindre ses objectifs et à gérer ses programmes de façon économique, efficace et efficiente.

**Personnel:** assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

### Description

L'activité de l'Administration du Ministère assure la direction et la gestion du Ministère et des sociétés d'État par l'entremise des cabinets du Ministre, du Ministre d'État et du Sous-ministre. Le Sous-ministre adjoint (S-MA), Finances et administration, contrôle et dessert le Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, de la gestion de l'information, des conseils en gestion, des services du matériel et des marchés et de la gestion des installations. Le S-MA, Personnel, contrôle et fournit des services centraux de personnel et de formation au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contentieux, la sécurité et la planification d'urgence.

### Sommaires des ressources

L'activité de l'Administration du Ministère représente environ 7,4 % du total des dépenses nettes du Ministère pour 1992-1993 et 11,9 % du total des années-personnes.

### Tableau 2-82: Besoins nets en ressources de l'Activité

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | Prévu 1991-1992 | | Réel 1990-1991 | | Réel 1989-1990 | | Réel 1988-1989 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Dépenses de fonctionnement** | | | | | | | | | | |
| Gestion de l'ensemble du Ministère | 28 750 | 336 | 28 852 | 331 | 36 038 | 334 | 32 082 | 378 | 25 921 | 370 |
| Finances et administration | 42 983 | 1 107 | 85 163 | 1 100 | 92 109 | 1 156 | 81 763 | 1 221 | 73 241 | 1 320 |
| Personnel | 67 769 | 986 | 65 859 | 970 | 70 792 | 974 | 63 841 | 1 001 | 58 323 | 1 003 |
| | 139 502 | 2 429 | 179 874 | 2 401 | 198 939 | 2 464 | 177 686 | 2 600 | 157 485 | 2 693 |
| **Dépenses en capital** | | | | | | | | | | |
| Gestion de l'ensemble du Ministère | 423 | | 675 | | 542 | | 838 | | 913 | |
| Finances et administration | 9 099 | | 3 322 | | 10 469 | | 15 200 | | 9 925 | |
| Personnel | 8 000 | | 5 786 | | 2 892 | | 3 305 | | 2 983 | |
| | 17 522 | | 9 783 | | 13 903 | | 19 343 | | 13 821 | |
| **Subventions et contributions** | | | | | | | | | | |
| Gestion de l'ensemble du Ministère | 390 | | 390 | | 269 | | 111 | | 20 | |
| Personnel | 315 | | 320 | | 90 | | - | | - | |
| | 705 | | 710 | | 359 | | 111 | | 20 | |
| | 157 729 | | 190 367 | | 213 201 | | 197 140 | | 171 326 | |
| **Recettes et recouvrements** | | | | | | | | | | |
| Finances et administration | 3 847 | | 11 724 | | 5 110 | | 5 107 | | 4 098 | |
| Personnel | 6 490 | | 6 411 | | 7 099 | | 5 595 | | 5 426 | |
| | 10 337 | | 18 135 | | 12 209 | | 10 702 | | 9 524 | |
| | 147 392 | | 172 232 | | 200 992 | | 186 438 | | 161 802 | |
| **Recettes portées au FRC** | - | | - | | - | | 300 | | 315 | |
| **Années-personnes*:** | | | | | | | | | | |
| Contrôlées par le CT | | 2 429 | | 2 401 | | 2 464 | | 2 600 | | 2 693 |
| Autres | | 18 | | 13 | | 8 | | 12 | | - |
| | | 2 447 | | 2 414 | | 2 472 | | 2 612 | | 2 693 |

* Voir p. 3-2 pour plus de renseignements sur les années-personnes. On a commencé à rendre compte des "autres années-personnes" en 1989-90.

Nota: Le Secrétariat du Conseil de gestion des ressources a été transféré de la Gestion de l'ensemble du Ministère à Finances et administration au cours de l'exercice 1991-1992.

**Explication de la différence:** Pour 1992-1993, les besoins financiers sont inférieurs d'environ 24,8 millions de dollars, ou de 14,4 %, à ce qui avait été prévu en 1991-1992. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants:

**Budgétaire - Activités du Ministère**

En millions de dollars

**Dépenses de fonctionnement:**

- accroissement des besoins lié aux salaires (4,7 millions de dollars) pour les règlements de contrat prévus et augmentation des coûts du recrutement et de la formation dans le secteur du contrôle de la circulation aérienne (0,4 million de dollars), compensé par la diminution de la prestation de maternité et de l'indemnité de cessation d'emploi (1,7 million de dollars), la diminution des coûts de gestion d'information qui ne sont pas reflétés dans le Budget des dépenses mais qui sont compris dans les prévisions de 1991-1992 (10,8 millions de dollars), des réductions ministérielles pour les réductions au niveau de la gestion (1,3 million de dollars), le Programme des remises d'encouragement (2,6 millions de dollars) et une variation non répartie d'un manque (29 millions de dollars). (40,3)

**Dépenses en capital:**

- augmentation dans le programme d'immobilisations pour le projet de rénovation de la Tour C et du Podium, un simulateur de tour de contrôle de la circulation aérienne pour l'Institut de formation de Transports Canada, accroissement des besoins pour le Système financier intégré du Ministère et une augmentation dans divers projets de moins de un million de dollars. 7,7

**Recettes et recouvrements:**

- augmentation des recouvrements intraministériels pour la gestion de l'information, ne figurant pas encore dans le Budget des dépenses. 7,8

**Années-personnes**

- augmentation des fonds pour le recrutement et la formation des contrôleurs de la circulation aérienne, compensée par la diminution des besoins liée aux programmes de restrictions budgétaires du gouvernement ainsi qu'à la non-utilisation à laquelle on s'attend de la part du Ministère. 28 A-P

**Explication des prévisions de 1991-1992:** Les prévisions de 1991-1992 pour l'Administration du Ministère sont supérieures de 6,8 millions de dollars, ou de 4,0 % au Budget des dépenses de 1991-1992 de 165,5 millions de dollars, et ce, en raison des principaux facteurs suivants:

**Budgétaire - Activités du Ministère**

**Dépenses de fonctionnement:**

- augmentation des coûts à recouvrer pour les services informatiques (10,8 millions de dollars), pour le recrutement et la formation des contrôleurs de la circulation aérienne (1 million de dollars) et pour divers coûts d'exploitation (6 millions de dollars), compensée par les réductions salariales aux termes des programmes de restrictions budgétaires (1 million de dollars). 16,8

**Dépenses en capital:**

En millions de dollars

- diminution des besoins liée au Système financier intégré du Ministère (3,9 millions de dollars) et d'autres projets (2,1 millions de dollars), compensée par une augmentation pour le Système intégré du personnel de Transports (4,4 millions de dollars). (1,6)

**Subventions et contributions:**

- augmentation des contributions aux fins des études de faisabilité sur la cession des aéroports et la sûreté de l'aviation civile internationale. 0,4

**Recettes et recouvrements:**

- augmentation des recouvrements internes pour la formation et les services informatiques. (8,8)

**Années-personnes**

- diminution des besoins, liée aux programmes de restrictions budgétaires du gouvernement. (65 A-P)

**Tableau 2-83: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1992-1993**

| (En milliers de dollars) | Dépenses | | | | Recettes et recouvrements | Besoins nets en ressources |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fonctionnement | Capital | Subventions et contributions | Total | | |
| Gestion de l'ensemble du Ministère | 28 750 | 423 | 390 | 29 563 | - | 29 563 |
| Finances et administration | 42 983 | 9 099 | - | 52 082 | 3 847 | 48 235 |
| Personnel | 67 769 | 8 000 | 315 | 76 084 | 6 490 | 69 594 |
| | 139 502 | 17 522 | 705 | 157 729 | 10 337 | 147 392 |

## Résultats financiers passés

**Tableau 2-84: Résultats financiers en 1990-1991**

| (en milliers de dollars) | 1990-1991 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Réel | | Budget des dépenses | | Différence | |
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| **Budgétaire** | | | | | | |
| Gestion de l'ensemble du Ministère | 36 849 | 334 | 27 719 | 348 | 9 130 | (14) |
| Finances et administration | 97 468 | 1 156 | 77 591 | 1 127 | 19 877 | 29 |
| Personnel | 66 675 | 974 | 55 524 | 979 | 11 151 | ( 5) |
| | 200 992 | | 160 834 | | 40 158 | |
| Années-personnes*: | | | | | | |
| Contrôlées par le CT | | 2 464 | | 2 454 | | 10 |
| Autres | | 8 | | 18 | | (10) |
| | | 2 472 | | 2 472 | | - |

* On a commencé à rendre compte des "autres" années-personnes en 1989-1990. Voir p. 3-2.

**Explication de la différence:** Les besoins financiers réels sont supérieurs de 40,2 millions de dollars, ou de 25,0 % aux prévisions du plan initial, principalement à cause des facteurs suivants:

| **Budgétaire - Activités du Ministère** | En millions de dollars |
|---|---|
| **Dépenses de fonctionnement:** | |
| • accroissement des besoins de services informatiques (5 millions de dollars), des besoins exceptionnels reliés aux salaires et attribuables aux contrats et aux paiements de parité salariale, (16,3 millions de dollars), des besoins au chapitre de la sécurité (1,3 million de dollars), des coûts de formation des contrôleurs de la circulation aérienne (2,9 millions de dollars), des frais de fonctionnement et d'entretien liés à la mise en oeuvre de la politique sur les immobilisations (2,3 millions de dollars) et diverses augmentations légères de la charge de travail (13 millions de dollars). | 40,8 |
| **Dépenses en capital:** | |
| • changements relatifs aux fonds versés au Système financier intégré du Ministère, à la formation assistée par ordinateur, au Centre de données de Transports et divers autres besoins. | 2,5 |
| **Recettes et recouvrements:** | |
| • augmentation des recettes et des recouvrements de Finances et administration (1,2 million de dollars) et du Personnel (1,9 million de dollars). | (3,1) |
| **Années-personnes** | |
| • augmentation des affectations pour la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et des besoins au chapitre de la sécurité (39 A-P), compensée par la non-utilisation en raison du programme de restrictions budgétaires et des retards dans la dotation (29 A-P). | 10 A-P |

**Données de rendement et justification des ressources**

**Résultats de l'Activité et liens avec les ressources**

Les résultats suivants que l'on prévoit atteindre dans ce programme justifient la plupart des ressources humaines et financières attribuées à l'Activité. Les mesures utilisées pour évaluer le degré de réalisation sont données sous chaque sous-activité. Les résultats prévus pour l'application des ressources de l'activité Administration du Ministère sont, notamment:

- des mesures centralisées rentables visant à mettre les ressources humaines et financières à la disposition des gestionnaires pour les aider à réaliser les objectifs du Programme.

Voici certaines des principales variables qui influent sur les ressources affectées à l'Activité ou les résultats prévus:

- taux de roulement des employés dans les activités de fonctionnement - volumes de formation;
- instauration de nouveaux systèmes de bureautique intégrés, et
- initiatives à l'échelle du gouvernement, par exemple l'Accroissement des pouvoirs et des responsabilités ministériels (APRM) et Fonction Publique 2000, ainsi que des engagements de réduction de déficit antérieurs.

La rentabilité des fonctions auxiliaires du Ministère est évaluée par son rapport avec le total des ressources financières et humaines du Ministère. Voir les tableaux 2-85 et 2-86.

**Tableau 2-85: Rapport entre les dépenses brutes d'exploitation de l'Administration du Ministère et le total des dépenses brutes* d'exploitation du Ministère**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total pour le Ministère | 1 767 712 | 1 806 754 | 1 812 010 | 1 676 296 | 1 528 404 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | (2,2) | (0,3) | 8,1 | 9,7 | |
| Administration du Ministère | 139 502 | 179 874 | 198 939 | 177 686 | 157 485 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | (22,4) | (9,6) | 12,0 | 12,8 | |
| Pourcentage du total | 7,9 | 10,0 | 11,0 | 10,6 | 10,3 |

* À l'exclusion des sociétés d'État, des subventions et contributions et des dépenses en capital.

**Tableau 2-86: Rapport entre les années-personnes affectées à l'Administration du Ministère et le total des années-personnes pour l'ensemble du Ministère**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|---|
| Total pour le Ministère | 20 337 | 19 990 | 19 928 | 20 096 | 20 444 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | 1,7 | 0,3 | (0,8) | (1,7) | |
| Administration du Ministère | 2 429 | 2 401 | 2 464 | 2 600 | 2 693 |
| Variation en % par rapport à l'année précédente | 1,2 | (2,6) | (5,2) | (3,5) | |
| Pourcentage du total | 11,9 | 12,0 | 12,4 | 12,9 | 13,2 |

* Limité aux années-personnes contrôlées par le CT.

L'une des principales responsabilités permanentes de la fonction Administration est de fournir des installations et des cours pour répondre aux besoins de formation technique et opérationnelle des activités Aviation et Marine, notamment la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et des élèves-officiers de la Garde côtière. Pour 1992-1993, à l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) de Cornwall, 44 300 jours seront consacrés à la formation des contrôleurs, 15 200 jours à la formation en télécommunication et en électronique et 12 500 jours à la formation maritime (certains seront transférés au Collège de la Garde côtière à Sydney). Ces données ne tiennent pas compte du transfert du Centre de formation maritime, de l'IFTC au Collège, et des récentes initiatives visant à donner au Collège de nouveaux programmes de formation maritime. Cependant, on s'attend à ce que tous les nouveaux programmes continueront de mettre l'accent sur la technologie maritime. En 1992-1993, l'IFTC deviendra un organisme

de service spécial.

Un système financier intégré et de gestion du matériel est en voie de conception afin d'améliorer la gestion des ressources et la prise de décisions. Il aura pour objet principal de fournir des données circonstancielles, précises, pertinentes et faciles d'accès. Tous les paliers de gestion disposeront de données pertinentes et à jour pour prendre des décisions et exercer des contrôles de gestion. On vise à le mettre en oeuvre en 1995, et le total des frais de mise au point est estimé à 21 millions de dollars, dont 17,6 millions en acquisitions d'immobilisations. Ces coûts sont maintenant révisés sur la base d'une analyse plus en profondeur.

## Section III
## Renseignements supplémentaires

### A. Aperçu des ressources du Programme

### 1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du programme de Transports Canada par article courant. Y figurent, en 1990-1991 seulement, les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. Le 1er avril 1991, le Fonds était éliminé et les ressources intégrées dans les crédits.

**Tableau 3-1: Détails des besoins financiers par article**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel* 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| Personnel | | | |
| Traitements et salaires | 975 951 | 963 055 | 1 002 717 |
| Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 156 152 | 147 239 | 138 230 |
| Autres coûts | 41 167 | 40 636 | 52 803 |
| | 1 173 270 | 1 150 930 | 1 193 750 |
| Biens et services | | | |
| Transports et communications | 96 730 | 107 302 | 120 914 |
| Information | 7 912 | 9 660 | 10 475 |
| Services professionnels et spéciaux | 226 870 | 254 583 | 409 019 |
| Location | 13 537 | 15 550 | 19 672 |
| Achat de services de réparation et d'entretien | 91 586 | 99 140 | 128 624 |
| Services publics, fournitures et approvisionnements | 151 375 | 163 566 | 174 207 |
| Paiements aux sociétés d'État | 574 227 | 730 203 | 672 227 |
| Autres subventions et paiements | 4 432 | 6 023 | 152 702 |
| | 1 168 669 | 1 386 027 | 1 687 840 |
| Total des dépenses de fonctionnement | 2 341 939 | 2 536 957 | 2 881 590 |
| Capital | | | |
| Terrains, bâtiments et ouvrages | 260 194 | 217 694 | 103 206 |
| Machines et matériel | 356 918 | 357 449 | 197 108 |
| Total des dépenses en capital | 617 112 | 575 143 | 300 314 |
| Paiements de transfert** | 201 339 | 204 120 | 224 312 |
| Dépenses totales | 3 160 390 | 3 316 220 | 3 406 216 |
| Recettes à valoir sur le crédit/fonds renouvelable *** | 1 181 827 | 1 119 556 | 1 213 627 |
| Total - Dépenses budgétaires nettes | 1 978 563 | 2 196 664 | 2 192 589 |
| Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances) | 20 000 | 30 000 | - |
| | 1 998 563 | 2 226 664 | 2 192 589 |

* Données sur les Comptes publics - la colonne de 1990-1991 du tableau 3-1 expose des données inférieures de 250,6 millions de dollars relativement aux dépenses réelles en capital, sur une base de crédit. Les articles courants de dépense ne tiennent aucun compte distinct de cette partie des traitements, salaires, transports, communications et services professionnels et spéciaux etc., pour lesquels un budget est établi, dépensé et imputé au crédit des immobilisations et au capital dans le fonds renouvelable des aéroports. Les données pour 1991-1992 et 1992-1993 tiennent compte du partage approprié, tout comme le font toutes les autres données en capital pour 1990-1991 qui sont énoncées ailleurs dans les sections I, II et III.

** Tient compte d'un paiement statutaire pour le pont Victoria.

*** La réduction progressive du fonds renouvelable des aéroports entraîne une réduction permanente de 119,4 millions de dollars de certains recouvrements internes. De plus, les dépenses ont été réduites du même montant et d'un montant supplémentaire de 27,4 millions de dollars découlant de la fin des paiements des subventions en lieu de taxes.

## 2. Besoins en personnel

Le tableau 3-2 ventile le nombre d'employés par activité tandis que le tableau 3-3 montre les années-personnes et l'échelle des traitements actuelle par catégorie. Les dépenses en personnel représentent 59,0 % des dépenses budgétaires nettes totales du Programme. Depuis 1984-1985, Transports Canada a réduit ses années-personnes de 8,8 %.

**Tableau 3-2: Besoins en années-personnes par activité**

| | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| Politiques et coordination | 322 | 307 | 304 |
| Marine/Garde côtière canadienne | 5 961 | 5 841 | 5 863 |
| Aviation | 7 359 | 7 200 | 6 971 |
| Aéroports | 3 850 | 3 828 | 3 917 |
| Surface | 416 | 413 | 409 |
| Administration du Ministère | 2 429 | 2 401 | 2 464 |
| Années - personnes | | | |
| - Contrôlées par le CT** | 20 337 | 19 990 | 19 928 |
| - Autres*** | 18 | 13 | 8 |
| | 20 355 | 20 003 | 19 936 |

**Tableau 3-3: Détails des besoins en personnel**

| | Années-personnes contrôlées** | | | Échelle des traitements actuelle |
|---|---|---|---|---|
| | 1992-1993 | 1991-1992 | 1990-1991 | |
| **Gestion** | 284 | 257 | 264 | 61 500 - 138 300 |
| **Scientifique et professionnel** | | | | |
| Architecture et planification urbaine | 4 | 4 | 5 | 20 623 - 74 884 |
| Chimie | 12 | 11 | 12 | 23 000 - 73 435 |
| Economie, sociologie et statistique | 114 | 97 | 98 | 20 000 - 84 700 |
| Enseignement | 42 | 35 | 32 | 18 709 - 72 105 |
| Génie et arpentage | 553 | 565 | 542 | 28 856 - 78 176 |
| Bibliothéconomie | 5 | 7 | 5 | 25 371 - 60 147 |
| Science physique | 25 | 19 | 12 | 22 384 - 76 743 |
| Psychologie | 3 | 3 | 3 | 30 390 - 70 774 |
| Réglementation scientifique | 1 | 1 | 1 | 18 965 - 69 528 |
| **Administration et services extérieurs** | | | | |
| Services administratifs | 1 199 | 1 053 | 1 019 | 17 470 - 72 817 |
| Administration des systèmes informatiques | 174 | 203 | 195 | 22 310 - 73 032 |
| Administration financière | 234 | 221 | 221 | 15 516 - 69 789 |
| Services d'information | 53 | 51 | 52 | 17 329 - 65 839 |
| Organisation et méthodes | 19 | 20 | 20 | 17 121 - 70 600 |
| Gestion du personnel | 212 | 209 | 212 | 16 390 - 67 273 |
| Administration des programmes | 901 | 808 | 784 | 17 470 - 72 817 |
| Achat et approvisionnement | 151 | 122 | 109 | 16 292 - 70 600 |
| **Technique** | | | | |
| Opérations des aéronefs | 591 | 528 | 515 | 48 997 - 85 094 |
| Contrôle de la circulation aérienne | 2 373 | 2 121 | 2 046 | 19 274 - 79 185 |
| Dessin et illustration | 93 | 93 | 104 | 19 852 - 51 443 |
| Soutien de l'enseignement | 2 | 2 | 2 | 13 679 - 36 392 |
| Electronique | 1 637 | 1 497 | 1 487 | 20 736 - 66 964 |

| | Années-personnes contrôlées | | | Échelle des traitements actuelle |
|---|---|---|---|---|
| | 1992-1993 | 1991-1992 | 1990-1991 | |
| Génie et soutien scientifique | 439 | 395 | 394 | 17 919 - 64 912 |
| Technique générale | 860 | 831 | 821 | 16 124 - 71 058 |
| Photographie | 2 | 2 | 2 | 21 951 - 39 999 |
| Opérations radio | 1 229 | 1 251 | 1 201 | 18 970 - 66 012 |
| Officiers de navire | 826 | 830 | 843 | 27 241 - 67 461 |
| Soutien des sciences sociales | 59 | 70 | 73 | 16 124 - 73 716 |
| Inspection technique | 620 | 554 | 544 | 16 124 - 73 622 |
| **Soutien administratif** | | | | |
| Communications | 45 | 33 | 40 | 19 607 - 40 612 |
| Traitement des données | 57 | 86 | 84 | 17 165 - 47 383 |
| Commis aux écritures et aux règlements | 2 109 | 2 451 | 2 457 | 16 504 - 40 509 |
| Mécanographie | 15 | 6 | 8 | 16 163 - 32 250 |
| Secrétariat, sténographie, dactylographie | 598 | 654 | 700 | 16 356 - 40 768 |
| **Exploitation** | | | | |
| Pompiers | 640 | 624 | 613 | 28 471 - 56 462 |
| Manoeuvres et hommes de métier | 1 959 | 1 960 | 2 091 | 19 889 - 49 692 |
| Services divers | 139 | 158 | 161 | 16 989 - 51 984 |
| Chauffage, force motrice et opération de machines fixes | 76 | 74 | 78 | 24 167 - 48 482 |
| Gardiens de phare | 204 | 244 | 234 | 20 462 - 37 965 |
| Equipages de navire | 1 653 | 1 548 | 1 539 | 30 336 - 42 984 |
| Autres | 125 | 292 | 305 | |
| | 20 337 | 19 990 | 19 928 | |

| | Autres années-personnes*** | | | Échelle des traitements actuelle |
|---|---|---|---|---|
| | 1992-1993 | 1991-1992 | 1990-1991 | |
| Gestion | 3 | 3 | 3 | 61 500 - 138 300 |
| Administration et services extérieurs | 15 | 10 | 5 | 17 470 - 72 817 |
| | 18 | 13 | 8 | |
| Total des années - personnes contrôlées et autres | 20 355 | 20 003 | 19 936 | |

* **L'expression "années-personnes"** désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent (par exemple, l'emploi de trois personnes pendant quatre mois chacune). Une année-personne peut viser les employés rémunérés au tarif des heures normales (au Canada ou à l'étranger), permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

** **Les années-personnes contrôlées** sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes énumérés à l'annexe I des parties I et II de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant le personnel des ministres nommé en vertu de l'article 39 de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et toutes les nominations faites en vertu d'un décret. En outre, les années-personnes de certains ministères et organismes peuvent être exemptées du contrôle du Conseil du Trésor. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes "autorisées".

*** **Les "autres" années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulgées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

**Note:** Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées et des autres années-personnes pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 1er octobre 1991.

## 3. Dépenses en capital

Le total des dépenses en capital pour 1992-1993 s'élève à 617,1 millions de dollars, comptant pour 31,2 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-4 donne un résumé des dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations (c.-à-d. les catégories de grands projets d'immobilisations utilisées pour gérer les dépenses en capital du Ministère).

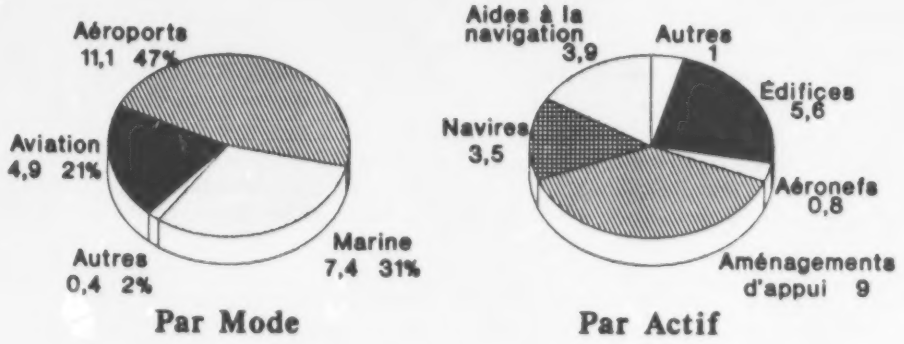
**Tableau 3-4: Dépenses en capital par activité et par élément d'immobilisations**

| (en milliers de dollars) | | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Pour détails voir page |
|---|---|---|---|---|---|
| Politiques et coordination | | 39 215 | 14 100 | 382 | 3-22 |
| Marine | Flotte | 44 016 | 43 224 | 51 809 | |
| | Havres et ports | 19 908 | 25 348 | 38 631 | |
| | Autres services de la Garde côtière | 72 964 | 67 935 | 57 501 | |
| | Sous-total Marine | 136 888 | 136 507 | 147 941 | 3-7 |
| Aviation | Services de la navigation aérienne | 225 892 | 230 300 | 224 264 | |
| | Services des aéronefs | 40 062 | 32 867 | 5 528 | |
| | Autres services du groupe Aviation | 3 180 | 3 733 | 3 107 | |
| | Sous-total Aviation | 269 134 | 266 900 | 232 899 | 3-12 |
| Aéroports | Bâtiments | 62 155 | 57 519 | 68 631 | |
| | Aires de manoeuvre des aéronefs | 71 808 | 70 987 | 70 557 | |
| | Aires de manoeuvre des véhicules | 10 577 | 9 750 | 7 022 | |
| | Autres | 7 633 | 7 144 | 6 243 | |
| | Sous-total Aéroports | 151 973 | 145 400 | 152 453 | 3-16 |
| Surface | | 2 380 | 2 453 | 3 301 | |
| Administration du Ministère | | 17 522 | 9 783 | 13 903 | 3-22 |
| | | 617 112 | 575 143 | 550 879 | |
| % de variation par rapport à l'année précédente | | 7,3 | 4,4 | - | |

Le programme d'immobilisations du Ministère est géré au moyen d'une stratégie d'investissement à moyen terme reposant sur les rénovations et le remplacement des biens existants durant leur cycle de vie. Cette mesure a pour objet de protéger l'existence d'une infrastructure nationale de transport sûre et efficace mise à la disposition des expéditeurs, transporteurs et des voyageurs. La stratégie prévoit également l'expansion des secteurs touchés par des problèmes de congestion et de capacité insuffisante, notamment aux aéroports internationaux de Vancouver et de Toronto.

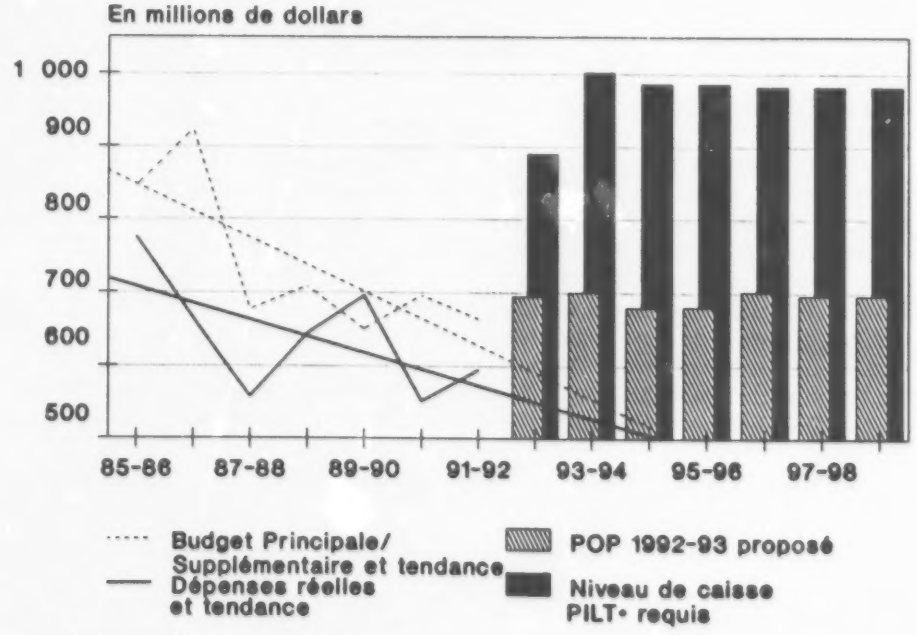
Les immobilisations du Ministère dans l'infrastructure nationale des transports sont actuellement évaluées à 23,8 milliards de dollars (coût de remplacement), sans compter les immobilisations qui appartiennent aux sociétés d'État. Ces immobilisations et, par conséquent, le programme d'immobilisations du Ministère sont concentrés sur les modes Air et Marine (voir tableau 3-5 ci-dessous). Les modes Route et Chemin de fer, qui relèvent respectivement de la compétence des provinces et des sociétés d'État, sont financés à même le crédit des subventions et contributions (voir p. 3-29) plutôt que par le crédit des dépenses en capital.

**Tableau 3-5: Valeurs immobilisées - Transports Canada**




**Total: 23,8 milliards de dollars**

**Tableau 3-6: Profil d'investissement de Transports Canada**




• Plan d'investissement à long terme

Le tableau 3-6 illustre le profil d'investissement du Ministère au cours de la période comprise entre 1985-1986 et 1997-1998. Entre 1985-1986 et 1991-1992, les niveaux du Budget principal et des dépenses réelles sont indiqués pour chaque exercice financier. Ils sont accompagnés des courbes des tendances qui reflètent la diminution constante des crédits et des dépenses au cours de cette période. La diminution des dépenses d'immobilisations peut être attribuée principalement aux effets du régime de restrictions budgétaires. Les courbes du graphique illustrent les niveaux de référence d'immobilisations proposés dans le Plan opérationnel pluriannuel et les besoins à moyen terme tels que fixés dans le Plan d'investissement du Ministère.

Pour l'exercice budgétaire, le Ministère évalue à 103,5 millions de dollars la réduction attribuable au retard de projets d'immobilisations. Cette estimation tient compte du fait qu'il est inévitable que sur le nombre assez élevé de ces projets, certains soient retardés par des incidents indépendants de la volonté du Ministère tels que des conflits de travail, des différends contractuels, la pénurie de matériel, l'insolvabilité d'entrepreneurs, voire les conditions météorologiques. Sur plusieurs années, il est possible par des méthodes statistiques et par appréciation de mesurer l'effet de ces incidents et de prévoir avec assez de précision l'importance du retard de l'ensemble du programme d'immobilisations. Le tableau 3-7 indique l'effet de retards sur le programme d'immobilisations de 1992-1993, par activité. La colonne intitulée "Projets inscrits" est celle des projets figurant aux tableaux 3-8 à 3-12 inclusivement.

**Tableau 3-7: Réduction des dépenses en capital pour retard - Budget des dépenses 1992-1993**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Projets inscrits | Non inscrits | Total du Programme | Réduction pour retard | Total du Budget |
| Politiques et coordination | 41 020 | 626 | 41 646 | 2 431 | 39 215 |
| Marine/Garde côtière canadienne | 97 234 | 51 857 | 149 091 | 12 203 | 136 888 |
| Aviation | 303 898 | 30 863 | 334 761 | 65 627 | 269 134 |
| Aéroports | 109 066 | 65 152 | 174 218 | 22 245 | 151 973 |
| Surface | - | 2 419 | 2 419 | 39 | 2 380 |
| Administration du Ministère | 11 432 | 7 067 | 18 499 | 977 | 17 522 |
| Total | 562 650 | 157 984 | 720 634 | 103 522 | 617 112 |

Dans les tableaux 3-8 à 3-12 suivants, les divers projets d'immobilisations sont ventilés par activité, sous-activité, province et lieu. Lorsque le lieu ne figure pas en caractère gras, c'est que le projet en englobe plusieurs. On y retrouve aussi, pour chaque projet, une indication de l'estimation des coûts (de A à C, A étant la plus précise), et de l'approbation obtenue (du Conseil du Trésor, soit une approbation préliminaire - AP, ou finale - AF, ou, une approbation ministérielle - AD). Tous les projets dont le coût total estimatif est de 1 million de dollars et plus figurent dans ces tableaux. Il en est de même des projets qui apparaissaient au Budget des dépenses de l'année dernière et pour lesquels des dépenses avaient été prévues pour les années futures. Les explications du fait que le coût total estimatif de projets a varié de 20 % ou de 1 million de dollars (selon le plus important des deux) font l'objet de notes en bas de page. Enfin, les pages 3-24 et suivantes fournissent des détails sur les grands projets de l'État dont est chargé le Ministère.

## Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE (PIF)** | | | | | |
| **ADMINISTRATION CENTRALE** | | | | | |
| **Systèmes de navigation maritime** | | | | | |
| Restauration d'un hélicoptère - MBB BO 105 (B-AD) | 1 791 | 1 790 | 178 | 1 612 | - |
| Redéveloppement d'un système de rapport des activités des navires (B-AD) | 2 036 | 2 061 | 1 280 | 781 | - |
| Plan de restructuration de la flotte - Acquisition de deux catamarans et un aéroglisseur (C) | - | 28 487 | 82 | 7 391 | 21 014 |
| Plan de restructuration de la flotte - Modifications de plusieurs navires (C-AD) | - | 2 906 | - | 769 | 2 137 |
| **Déglaçage et opérations dans l'Arctique** | | | | | |
| Modernisation de navire NGCC Louis S. St-Laurent (B-AF) | 132 495 | 132 495 | 115 082 | 16 824 | 589 |
| **Recherche et sauvetage maritimes** | | | | | |
| ARUN (Remplacement de classe "S")(anciennement remplacement du NGCC Spume) (B-AD) | 3 178 | 3 178 | 1 942 | 1 173 | 63 |
| Acquisition de 2 bateaux de recherche et sauvetage de type 500 (B-AF) | 44 088 | 44 013 | 43 388 | 625 | - |
| Remplacement d'embarcations de de recherche et sauvetage (B-AF) | - | 46 554 | 106 | 5 290 | 41 158 |
| **PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (PILT GC)** | | | | | |
| **TERRE-NEUVE** | | | | | |
| **Cape Race** | | | | | |
| Remplacement du Loran C (B-AF) | 16 570 | 16 570 | 5 115 | 6 850 | 4 605 |
| **Placentia Bay** | | | | | |
| Services du trafic maritime Acquisition d'équipement (B-AF) | 5 317 | 5 317 | 2 234 | 3 083 | - |
| **Cuslett** | | | | | |
| Services du trafic maritime Acquisition d'équipement (A-AD) | - | 1 485 | - | 1 485 | - |
| Uniformisation des phares Phase I (B-AF) | 9 022 | 9 028 | 8 628 | 400 | - |
| **NOUVEAU-BRUNSWICK** | | | | | |
| **Saint John (Fundy)** | | | | | |
| Services du trafic maritime Acquisition d'équipement (B-AF) | 9 832 | 9 832 | - | 2 876 | 6 956 |

## Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (PILT GC) (suite)** | | | | | |
| **NOUVELLE-ÉCOSSE** | | | | | |
| **Canal de Canso** | | | | | |
| Dispositif d'assèchement (B-AF) | 6 209 | 6 209 | 2 565 | 3 049 | 595 |
| **Liverpool** | | | | | |
| Améliorations au havre Queens - Études d'ingénierie et de l'environnement (B) | - | 800 | - | 800 | - |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Québec** | | | | | |
| Services du trafic maritime Remplacement de radar (B-AF) | 6 675 | 6 678 | 6 589 | 89 | - |
| **Montréal** | | | | | |
| Services du trafic maritime Remplacement de radar (B-AF) | 11 306 | 10 691 | 9 648 | 1 043 | - |
| Installation d'un système de relève lumineux autonome (B-AD) | - | 1 243 | 600 | 643 | - |
| **ONTARIO** | | | | | |
| Installation d'une source d'alimentation pour les phares (B-AD) | 1 356 | 1 231 | 1 021 | 210 | - |
| **COLOMBIE-BRITANNIQUE** | | | | | |
| **Comox** | | | | | |
| Plan global des stations radio de la Garde Côtière (B-AD) | 2 752 | 2 732 | 1 792 | 651 | 289 |
| **1.Prince Rupert** | | | | | |
| Plan global des stations radio de la Garde Côtière (B-AD) | 1 365 | 1 065 | 957 | 108 | - |
| **Fraser River** | | | | | |
| Mur de dérivation - Steveston (B-AF) | 13 631 | 13 631 | 3 150 | 9 590 | 891 |
| **TERRITOIRES DU NORD-OUEST** | | | | | |
| **Iqaluit** | | | | | |
| Centre des opérations (B-AF) | 3 344 | 3 344 | 350 | 2 994 | - |
| **PLUSIEURS PROVINCES** | | | | | |
| Programme d'automatisation des phares (B-AF) | 17 449 | 18 066 | 15 517 | 1 181 | 1 368 |
| Systèmes de communications sur support en papier pour navires (B-AF) | 3 304 | 3 254 | 938 | 500 | 1 816 |
| Acquisition de radiobalises pour la localisation des sinistres (RLS) pour les navires de la GCC (B-AD) | 1 715 | 1 748 | 465 | 200 | 1 083 |

1. Voir p. 3-10 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

## Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **PLAN D'IMMOBILISATIONS À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (PILT GC) (suite)** | | | | | |
| **PLUSIEURS PROVINCES (suite)** | | | | | |
| Acquisition de radiogoniomètres VHF pour les navires de la GCC (B-AF) | 3 028 | 3 028 | 877 | 600 | 1 551 |
| Remplacement des pupitres de communications à bord des navires (B-AF) | 3 678 | 3 825 | 3 537 | 288 | - |
| Programme permanent de remplacement de l'équipement de radiodiffusion maritime (B-AD) | 2 484 | 2 484 | 1 074 | 900 | 510 |
| Système NAVTEX (B-AF) | 5 047 | 4 654 | 1 416 | 1 100 | 2 138 |
| Remplacement de simulateurs de navigation (B-AF) | 13 843 | 14 809 | 29 | 5 739 | 9 041 |
| Programme énergie solaire pour bouées (B-AD) | - | 1 747 | 764 | 983 | - |
| **PLAN DE GESTION DES BIENS DES HAVRES ET PORTS (PGBHP)** | | | | | |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Tadoussac** | | | | | |
| Reconstruction du quai (B-AD) | 6 144 | 5 994 | 4 715 | 1 279 | - |
| **Tête à la Baleine** | | | | | |
| Reconstruction du quai (B-AD) | 5 252 | 5 252 | 4 217 | 1 035 | - |
| **Paspébiac** | | | | | |
| Reconstruction du quai (B-AD) | 6 600 | 6 600 | 6 109 | 491 | - |
| **St-Ignace de Loyola** | | | | | |
| Reconstruction du quai (B-AD) | 3 771 | 3 721 | 3 553 | 168 | - |
| **Les Méchins** | | | | | |
| Reconstruction du quai (B-AF) | 8 759 | 8 759 | 6 355 | 2 340 | 64 |
| **Baie Comeau** | | | | | |
| Restauration portuaire (B-AF) | 25 884 | 25 884 | 24 822 | 1 062 | - |
| **Rimouski** | | | | | |
| Reconstruction du quai (C-AP) | - | 23 802 | 600 | 5 900 | 17 302 |
| **Baie Ste-Catherine** | | | | | |
| Reconstruction du quai (C-AD) | - | 3 000 | 150 | 2 750 | 100 |
| **Gros Cacouna** | | | | | |
| Études environnementale, économique et d'ingénierie (B) | - | 3 607 | - | 2 382 | 1 225 |

## Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

| (en milliers de dollars) | De la Page | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Augmentation/ (Diminution) |
|---|---|---|---|---|
| 1. **Prince Rupert** - Stations radio de la Garde côtière.<br><br>Une partie du vieil équipement ne nécessitait aucun remplacement d'où des économies d'acquisition d'équipement et de conception structurale. | 3-8 | 1 365 | 1 065 | (300) |

## Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets:

| | |
|---|---|
| ACC | Centre de contrôle régional |
| ASDE | Dispositif de détection de l'état des pistes |
| ATB | Aérogare |
| ATB/OPS | Aérogare / Exploitation |
| ATCOPS | Exploitation du contrôle de la circulation aérienne |
| ATC | Contrôle de la circulation aérienne |
| AWOS | Système d'observation météorologique automatisé |
| BILCOM | Projet de communications bilingues |
| CAATS | Automatisation du Système canadien de la circulation aérienne |
| CARS | Station radio d'aérodrome communautaire |
| CASS | Système de sécurité des aéroports du Canada |
| CPMS | Système de surveillance de la performance et du contrôle |
| DCPC | Communications directes Contrôleur-Pilote |
| DF | Radiogoniomètre |
| DME | Équipement de mesure de distance |
| DVOR | Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler |
| EDM | Poste de travail électronique pour gestionnaires de service |
| EDP | Traitement électronique des données |
| EMD | Détection électronique magnétique |
| FSS | Station d'information de vol |
| GAATS | Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander |
| ICCS | Système intégré de contrôle et communications |
| IF | Repère intermédiaire |
| IFR | Règles de vol aux instruments |
| IFTC | Institut de formation de Transports Canada |
| ILS | Système d'atterrisssage aux instruments |
| IRS | Simulateurs régionaux provisoires |
| JETS | Système en route-terminal conjoint |
| LOC/DME | Alignement de piste/Équipement de mesure de distance |
| MACS | Commutateur modulaire de communications |
| MIDS | Système polyvalent de l'affichage de l'information |
| MLS | Système d'atterrissage hyperfréquences |
| MODS | Modifications |
| NDB | Radiophare non directionnel |
| PAL | Station périphérique |
| P.I.A. | Aéroport international Lester B. Pearson |
| RAMP | Programme de modernisation des radars |
| RATD | Affichage de la circulation aérienne régionale (simulateurs) |
| RATS | Simulateur de la circulation aérienne régionale |
| RCO | Installation radio télécommandée |
| R&D | Recherche et développement |
| RDPS | Système de traitement des données radar (RAMP) |
| RFSS | Station d'information de vol télécommandée |
| RVR | Portée visuelle de piste |
| SCA | Services de la circulation aérienne |
| SEIP | Intégration et ingénierie des systèmes |
| SNA | Système de navigation aérienne |
| TACAN | Système de navigation aérienne tactique |
| TCU | Unité de contrôle terminale |
| TELECOM | Télécommunications |
| TWR | Tour de contrôle |
| UHF | Ultra haute fréquence |
| VHF | Très haute fréquence |
| VHF-AM | Très haute fréquence / Modulation d'amplitude |
| VHF-DF | Très haute fréquence / Radiogoniomètre |
| VIP/OIDS | Projection d'information / d'affichage d'information opérationnelle |
| VOR | Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence |
| VOR/DME | Radiophare VHF omnidirectionnel |
| VORTAC | VOR et TACAN co-implantés |
| VOT | Appareil de vérification de récepteur |

## Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa** | | | | | |
| Projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes (B-AF) | 61 500 | 61 500 | 45 032 | 10 350 | 6 118 |
| Traduction des manuels des fabricants (équipement électronique) (B-AF) | - | 22 298 | 500 | 5 416 | 16 382 |
| Groupes électrogènes sans coupures (B-AF) | 14 475 | 14 475 | 10 526 | 3 323 | 626 |
| Modifications et majoration du système GAATS (B-AD) | 2 979 | 2 979 | 2 935 | 44 | - |
| Système d'affichage de l'information opérationnelle (B-AD) | 5 496 | 5 496 | 4 742 | 754 | - |
| Système national de traitement des données de vol - matériel/logiciel de soutien (B-AD) | 2 924 | 2 924 | 2 397 | 527 | - |
| Imprimante de fiches des données de vol (B-AD) | 1 818 | 1 818 | 1 815 | 3 | - |
| Simulateurs régionaux provisoires (B-AD) | 2 919 | 2 919 | 2 914 | 5 | - |
| Commutateur modulaire des communications aéronautiques (B-AF) | 48 634 | 48 634 | 47 162 | 1 205 | 267 |
| Achat de simulateurs de formation ICCS (B-AD) | 7 407 | 7 407 | 5 179 | 2 228 | - |
| Amélioration et modernisation des opérations FSS (B-AD) | 3 382 | 3 382 | 3 138 | 244 | - |
| Émetteurs - récepteurs VHF-AM mobiles (B-AD) | 2 793 | 2 793 | 2 052 | 741 | - |
| Achat d'enregistreuses et d'appareils de reproduction (B-AD) | 1 037 | 1 037 | 1 034 | 3 | - |
| Système d'affichage multi-usages d'information de vol (B-AD) | 6 991 | 6 991 | 6 874 | 117 | - |
| Radiogoniomètre VHF-DF/aides à la navigation (B-AD) | 3 902 | 3 902 | 2 542 | 150 | 1 210 |
| Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de soutien (B-AF) | 43 010 | 43 010 | 12 482 | 8 688 | 21 840 |
| Programme de remplacement des TACAN (B-AD) | 4 455 | 4 455 | 1 672 | 600 | 2 183 |
| Acquisition en gros de systèmes VHF-DF (B-AD) | 4 175 | 4 175 | 3 441 | 234 | 500 |
| Acquisition de deux radiophares omnidirectionnels VHF effet Doppler (B-AD) | 1 075 | 1 075 | 580 | 205 | 290 |
| Programme de remplacement des ILS (B-AD) | 6 211 | 6 211 | 6 133 | 78 | - |
| Programme de remplacement des ILS - phase II (B-AF) | 12 469 | 12 469 | 11 904 | 565 | - |
| Achat de moniteurs / contrôleurs (B-AD) | 5 416 | 5 416 | 3 050 | 2 366 | - |
| Achat de systèmes transmissiomètres (B-AD) | 7 870 | 7 870 | 1 619 | 3 848 | 2 403 |
| Projet de modernisation des radars (B-AF) | 810 504 | 810 504 | 749 001 | 61 503 | - |
| Automatisation du système canadien de la circulation aérienne (A-AF) | 658 658 | 658 658 | 116 222 | 124 850 | 417 586 |
| Rénovation du centre de systèmes techniques (B-AD) | - | 6 760 | 780 | 5 965 | 15 |
| Installation combinée du système de navigation aérienne (B-AF) | 34 976 | 34 976 | 31 123 | 3 853 | - |
| Étude du système de communications pour la surveillance dépendante automatique (B-AD) | 2 648 | 2 648 | 1 633 | 815 | 200 |

## Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa (suite)** | | | | | |
| Élaboration des systèmes de formation automatisée (B-AD) | 1 936 | 1 936 | 1 019 | 917 | - |
| Système d'atterrissage hyperfréquences (B-AP) | 448 324 | 448 324 | 13 649 | 600 | 434 075 |
| Simulateur sur la gestion de l'espace aérien canadien (B-AP) | 76 581 | 46 880 | 1 400 | - | 45 480 |
| **NOUVELLE-ÉCOSSE** | | | | | |
| **Halifax** | | | | | |
| Remplacement de la tour de contrôle (B-AD) | - | 6 578 | 395 | 67 | 6 116 |
| **NOUVEAU-BRUNSWICK** | | | | | |
| 1. **Bureau régional de Moncton** | | | | | |
| Système automatisé de gestion des données opérationnelles/d'administration (B-AD) | 1 234 | 1 637 | 1 181 | 456 | - |
| **ACC de Moncton Riverview** | | | | | |
| Relocalisation de l'unité de contrôle terminale au centre de contrôle régional de Moncton (B - AD) | - | 1 929 | 1 579 | 350 | - |
| **Saint John** | | | | | |
| Construction de la tour de contrôle (B - AD) | 5 320 | 4 451 | 2 781 | 1 670 | - |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Bagotville** | | | | | |
| Achat et installation d'un VOR/DME (A - AD) | 2 524 | 2 524 | 2 365 | 159 | - |
| **Dorval** | | | | | |
| Remplacement de la tour de contrôle (A - AD) | 9 895 | 9 894 | 4 538 | 5 156 | 200 |
| **Québec** | | | | | |
| Relocalisation de l'unité de contrôle terminale au ACC de Montréal (B - AD) | 2 378 | 2 378 | 1 502 | 876 | - |
| 2. **Roberval** | | | | | |
| Remplacement de la station d'information de vol (A - AD) | 4 187 | 3 327 | 2 488 | 839 | - |
| **ONTARIO** | | | | | |
| **London** | | | | | |
| Réaménagement de la tour de contrôle (B - AD) | - | 1 026 | 775 | 251 | - |
| **Oshawa** | | | | | |
| Installation d'un VHF Localizer et relocaliser le DME (B - AD) | - | 1 072 | 81 | 991 | - |
| **MANITOBA** | | | | | |
| **Winnipeg** | | | | | |
| Etablissement d'un nouveau centre de contrôle régional (B - AF) | 27 415 | 27 345 | 26 966 | 379 | - |
| Reconstruction de la tour de contrôle (B-AD) | 3 081 | 3 195 | 752 | 1 876 | 567 |

1. et 2. Voir p. 3-15 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

## Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)** | | | | | |
| **ALBERTA** | | | | | |
| **Calgary** | | | | | |
| Construction de la tour de contrôle et de l'immeuble des opérations aériennes (B-AF) | 16 376 | 16 376 | 15 855 | 521 | - |
| **COLOMBIE-BRITANNIQUE** | | | | | |
| **Vancouver** | | | | | |
| Établissement de l'équipe de projet pour l'augmentation de la capacité côté-piste (B-AD) | - | 1 413 | 723 | 690 | - |
| **Victoria Inner Harbour** | | | | | |
| Établir une nouvelle FSS (B-AD) | 3 747 | 3 747 | - | - | 3 747 |
| **SERVICES DE VOL** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa** | | | | | |
| Achat d'un turboréacteur et simulateur (A-AF) | 59 680 | 59 680 | 25 353 | 31 334 | 2 993 |
| **ONTARIO** | | | | | |
| **Hamilton** | | | | | |
| Nouvel hangar pour services de vol (B-AF) | 10 499 | 10 499 | 833 | 4 500 | 5 166 |
| **Ottawa** | | | | | |
| Rénovation au hangar pour services de vol (B-AD) | 9 626 | 9 950 | 883 | 6 285 | 2 782 |
| Remise en état de la voie d'accès au hangar (A-AD) | 1 214 | 1 214 | 714 | 500 | - |
| **MANITOBA** | | | | | |
| **Winnipeg** | | | | | |
| Nouvel hangar pour services de vol (B-AD) | 7 062 | 7 062 | 639 | 6 000 | 423 |
| **RÉGLEMENTATION AÉRIENNE** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa** | | | | | |
| Amélioration du système national d'information des transporteurs aériens (B-AD) | - | 1 234 | 433 | 801 | - |

## Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

| (en milliers de dollars) | De la Page | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Augmentation/ (Diminution) |
|---|---|---|---|---|
| 1. **Moncton** - Système automatisé de gestion des données opérationnelles et d'administration.<br><br>La hausse des coûts est attribuable au besoin d'acheter de l'équipement additionnel pour accommoder des changements organisationnels. | 3-13 | 1 234 | 1 637 | 403 |
| 2. **Roberval** - Remplacer la FSS.<br><br>La réduction du coût total estimatif est attribuable aux offres moins élevées que prévues. | 3-13 | 4 187 | 3 327 | (860) |

## Tableau 3-10: Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa** | | | | | |
| Épuration du dépotoir de Gloucester (B-AD) ... | 5 477 | 5 028 | 4 370 | 658 | - |
| Émetteurs-récepteurs mobiles (B-AD) ..... | 5 159 | 5 159 | 3 311 | 1 848 | - |
| **AÉROPORTS INTERNATIONAUX** | | | | | |
| **TERRE-NEUVE** | | | | | |
| **Deer Lake** | | | | | |
| Construction d'une nouvelle aérogare (B-AD) .. | 5 013 | 5 013 | 4 930 | 83 | - |
| **Gander** | | | | | |
| Remplacement des murs de l'aérogare (B-AD) . | 3 890 | 3 380 | 2 298 | 1 082 | - |
| Amélioration du système de distribution d'eau (B-AD) ..... | 1 681 | 1 682 | 219 | 1 463 | - |
| **St. John's** | | | | | |
| Repaver le tablier et les voies de circulation (B-AD) ..... | 1 610 | 1 604 | 1 551 | 53 | - |
| **NOUVELLE-ÉCOSSE** | | | | | |
| **Aéroport international de Halifax** | | | | | |
| Amélioration du système de climatisation de l'aérogare (B-AD) ..... | 7 136 | 7 136 | 856 | 3 824 | 2 456 |
| Recouvrement des ardoises de pyrite - phase 1 (C-AD) ..... | - | 3 334 | 68 | 3 266 | - |
| **NOUVEAU-BRUNSWICK** | | | | | |
| **Moncton** | | | | | |
| 1.Construction d'une voie de circulation parallèle, piste 29 (B-AD) ..... | 3 829 | 2 777 | 2 369 | 408 | - |
| Installation d'une passerelle d'embarquement (B-AD) ..... | - | 1 188 | 43 | 1 145 | - |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Eastmain** | | | | | |
| 2.Restauration des aires de manoeuvre (B-AD) . | 2 472 | 1 954 | 113 | 1 841 | - |
| **Aéroport international de Montréal (Dorval)** | | | | | |
| Construction d'une caserne de pompier (B-AD) . | 3 965 | 3 964 | 3 358 | 606 | - |
| Réfection/revêtement des routes et stationnements (C-AD) ..... | 5 303 | 6 214 | 255 | 40 | 5 919 |
| Réfection du tablier (B-AF) ..... | 13 241 | 13 193 | 7 338 | 5 855 | - |
| Relocalisation du bassin de glycol et des routes connexes (C-AD) ..... | 9 768 | 9 762 | 50 | 876 | 8 836 |
| Réaménagement de la zone des arrivées - Phase II (B-AD) ..... | 7 969 | 7 972 | 83 | - | 7 889 |

1.et 2. Voir p. 3-20 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

## Tableau 3-10: Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1991 | Budget des dépenses 1991-1992 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **AÉROPORTS INTERNATIONAUX (suite)** | | | | | |
| **QUÉBEC** | | | | | |
| **Aéroport International de Montréal (Dorval)** | | | | | |
| Remplacement/Rénovation des systèmes d'information électroniques (C-AD) | 2 150 | 2 150 | 1 | - | 2 149 |
| Remplacement/Installation du système de sonorisation (B-AD) | 5 480 | 1 129 | - | - | 1 129 |
| **Québec** | | | | | |
| Remplacement des câbles des aides visuelles - 6/24 (B-AD) | 1 688 | 1 688 | 522 | 1 166 | - |
| Stabilisation des pistes - 06/24 (B-AD) | 4 119 | 4 086 | 283 | 3 803 | - |
| Repaver la piste - 06/24 (A-AD) | 4 418 | 4 418 | 356 | 4 062 | - |
| **Aéroport International de Mirabel** | | | | | |
| Réaménagement des concessions/ aires stériles (B-AD) | 2 077 | 2 077 | 100 | - | 1 977 |
| **Charlevoix** | | | | | |
| Repaver la piste 15-33, la voie de circulation A et le tablier 1 (B-AD) | 1 493 | 1 493 | 137 | - | 1 356 |
| **St-Hubert** | | | | | |
| Repaver la piste 06/24, les voies de circulation F,G,H,P,T et l'aire de stationnement (B-AD) | 2 925 | 2 734 | 139 | - | 2 595 |
| **Bureau Régional-Dorval** | | | | | |
| Programme de gestion Inuit (B - AD) | 3 123 | 3 157 | 2 954 | 203 | - |
| **ONTARIO** | | | | | |
| **Aéroport International Lester B. Pearson** | | | | | |
| 3.Restauration de la piste 06/24 (B - AD) | 4 709 | 3 057 | 2 957 | 100 | - |
| Remplacement de l'équipement électronique de stationnement (B - AD) | - | 1 995 | 80 | 1 915 | - |
| Remplacement des dalles du tablier - aérogare 1 (B - AD) | 8 216 | 9 141 | 3 042 | 2 001 | 4 098 |
| Remplacement des dalles du tablier - aérogare 2 (B - AD) | 2 135 | 1 812 | 738 | 1 074 | - |
| Repaver la voie de circulation 'Juliet' (B - AD) | - | 2 554 | 158 | 2 396 | - |
| 4.Modification des portes de sortie désignées - aérogare 1 (B - AD) | 670 | 1 930 | 123 | 1 807 | - |
| 5.Remplacement du système d'alarme d'incendie - aérogare 2 (B - AD) | 547 | 1 771 | 112 | 447 | 1 212 |
| 6.Remplacement du système d'alarme d'incendie - aérogare 1 (B - AD) | 586 | 1 295 | 68 | 554 | 673 |
| Système de balisage du tablier - aérogare 2 (B - AD) | - | 1 242 | 213 | 1 029 | - |
| Centre d'exploitation de l'aéroport (B - AD) | 3 427 | 3 428 | 3 097 | 331 | - |

3., 4., 5., et 6. - Voir p. 3-20 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

## Tableau 3-10: Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **AÉROPORTS INTERNATIONAUX (suite)** | | | | | |
| **ONTARIO (suite)** | | | | | |
| **Aéroport international d'Ottawa** | | | | | |
| 7.Agrandissement de l'aérogare (B-AF) | 52 860 | 56 744 | 53 320 | 3 424 | - |
| Installation de passages couverts pour les passagers (B-AD) | - | 1 949 | 785 | 1 164 | - |
| Restauration/Rénovation des voies T49 et T51 (B-AD) | 3 649 | 3 649 | - | - | 3 649 |
| **Thunder Bay** | | | | | |
| Nouvel aérogare/station de services de vol (B-AP) | - | 38 495 | 1 574 | 6 007 | 30 914 |
| Développement côté-ville (B-AD) | - | 5 897 | 2 652 | 2 790 | 455 |
| Modifications provisoires à l'aérogare (B-AD) | 1 585 | 1 422 | 1 394 | - | 28 |
| **Timmins** | | | | | |
| Amélioration/agrandissement de l'aérogare (B-AD) | 4 660 | 4 659 | 324 | 4 335 | - |
| **Windsor** | | | | | |
| Amélioration des systèmes mécaniques de l'aérogare (B-AD) | 1 329 | 1 093 | 1 061 | 32 | - |
| **MANITOBA** | | | | | |
| **Aéroport international de Winnipeg** | | | | | |
| Modifications de l'édifice administratif (B-AD) | 7 068 | 7 050 | 2 226 | 4 041 | 783 |
| **SASKATCHEWAN** | | | | | |
| **Regina** | | | | | |
| Restauration de la piste 12/30 (B-AD) | - | 3 977 | 85 | 3 892 | - |
| **ALBERTA** | | | | | |
| **Aéroport international de Calgary** | | | | | |
| Agrandissement et conception des services d'aliments et boissons (B-AD) | - | 2 996 | 94 | 2 151 | 751 |
| Système de contrôle d'accès automatique (B-AD) | 1 293 | 1 603 | 140 | - | 1 463 |
| **Aéroport international d'Edmonton** | | | | | |
| Agrandissement du tablier (A-AD) | 4 975 | 5 147 | 5 042 | 105 | - |
| Rénovation et enlèvement de l'amiante des étages 4-7 de l'aérogare (B-AD) | 4 965 | 4 949 | 532 | 4 216 | 201 |
| **COLOMBIE-BRITANNIQUE** | | | | | |
| **Boundary Bay** | | | | | |
| Réactiver le système d'eau (A-AD) | 7 064 | 7 114 | 6 664 | 450 | - |
| **Kelowna** | | | | | |
| Agrandissement de la piste (A-AD) | 4 252 | 4 091 | 3 841 | 250 | - |

7. - Voir p. 3-20 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

## Tableau 3-10: Détails des grands projets d'immobilisations - Aéroports

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **AÉROPORTS INTERNATIONAUX (suite)** | | | | | |
| **COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)** | | | | | |
| **Aéroport international de Vancouver** | | | | | |
| Repaver la voie de circulation 'L' (B-AD) ..... | 3 390 | 3 390 | 152 | 3 238 | - |
| Planification du développement de l'aérogare (B-AD) ..... | 1 445 | 1 445 | 1 347 | 98 | - |
| Installation de feux d'approche de haute intensité - piste 12/30 (B-AD) ..... | 1 018 | 1 017 | 44 | 973 | - |
| Source alternative d'électricité (B-AD) ..... | - | 8 482 | - | 8 482 | - |
| Installation d'un point de vente d'aliments aux portes 9/10 (B-AD) ..... | 4 643 | 4 113 | 1 959 | 2 154 | - |
| 8.Augmentation de la capacité côté-piste (B-AD) | 2 499 | 3 161 | 2 808 | 353 | - |
| **TERRITOIRES DU NORD-OUEST** | | | | | |
| **Hay River** | | | | | |
| 9.Repaver la piste 13-31 et le tablier (B-AD) ... | 2 291 | 1 644 | 1 544 | 100 | - |
| **Iqaluit** | | | | | |
| 10.Repaver le tablier (B-AF) ..... | 16 776 | 15 019 | 332 | 7 405 | 7 282 |
| **Norman Wells** | | | | | |
| Construction de l'aérogare et travaux connexes (B-AD) ..... | - | 7 677 | 334 | 6 154 | 1 189 |
| Agrandissement du tablier (B-AD) ..... | 4 004 | 4 005 | 2 471 | 1 534 | - |
| **YUKON** | | | | | |
| **Whitehorse** | | | | | |
| Remplacement du poste auxiliaire de production d'électricité (B-AD) ..... | - | 1 866 | 84 | 1 782 | - |

8., 9. et 10. - Voir p. 3-21 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

## Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Aéroports

| (en milliers de dollars) | De la Page | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Augmentation/ (Diminution) |
|---|---|---|---|---|
| 1. **Moncton** - Construire une voie de circulation parallèle, piste 29.<br><br>La réduction du coût total estimatif est attribuable aux offres moins élevées que prévues. | 3-16 | 3 829 | 2 777 | (1 052) |
| 2. **Eastmain** - Restaurer le tablier.<br><br>Un document d'approbation de projet demandant une augmentation pour les redevances n'a pas été approuvé. Le coût du projet ne dépassera pas le montant de 1 954 000 $. | 3-16 | 2 472 | 1 954 | (518) |
| 3. **Pearson** - Restauration de la piste 06/24.<br><br>La réduction du coût estimatif total est attribuable aux offres moins élevées que prévues. | 3-17 | 4 709 | 3 057 | (1 652) |
| 4. **Pearson** - Modifications des portes de sortie - Aérogare 1.<br><br>L'augmentation des coûts est attribuable à la nécessité d'installer des dispositifs d'alarme sur toutes les portes reliées aux passerelles. Ceci a entraîné une augmentation du nombre de portes de 42 à 95. | 3-17 | 670 | 1 930 | 1 260 |
| 5. **Pearson** - Remplacer le système d'alarme d'incendie - Aérogare 2.<br><br>L'augmentation des coûts est attribuable aux changements des normes, au besoin de se conformer aux règlements d'incendie, à l'augmentation de l'espace occupé, au nombre de portes de sécurité et aux changements apportés aux devis. | 3-17 | 547 | 1 771 | 1 224 |
| 6. **Pearson** - Remplacer le système d'alarme - Aérogare 1.<br><br>L'augmentation des coûts est attribuable aux changements des normes, au besoin de se conformer aux règlements d'incendie, à l'augmentation de l'espace occupé, au nombre de portes de sécurité et aux changements apportés aux devis. | 3-17 | 586 | 1 295 | 709 |
| 7. **Ottawa** - agrandissement de l'aérogare<br><br>L'augmentation des coûts est attribuable à la réclamation de l'entrepreneur. | 3-18 | 52 860 | 56 744 | 3 884 |

## Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Aéroports (suite)

| (en milliers de dollars) | De la Page | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Augmentation/ (Diminution) |
|---|---|---|---|---|
| 8. **Vancouver** - Amélioration de la capacité côté-piste<br><br>L'augmentation des coûts est attribuable à la revue publique globale qui a mené la Commission d'étude environnementale à exiger que Transports Canada fournisse des informations supplémentaires techniques et aux consultations publiques additionnelles requises avant de procéder aux audiences publiques. | 3-19 | 2 499 | 3 161 | 662 |
| 9. **Hay River** - Repaver la piste 13-31 et le tablier<br><br>La réduction du coût total estimatif courant est attribuable aux offres moins élevées que prévues. | 3-19 | 2 291 | 1 644 | (647) |
| 10. **Iqaluit** - Repaver le tablier<br><br>Le coût total estimatif précédent était une estimation de niveau "C". Il est maintenant de niveau "B". | 3-19 | 16 776 | 15 019 | (1 757) |

## Tableau 3-11: Détails des grands projets d'immobilisations - Administration du Ministère

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **GESTION DE L'ENSEMBLE DU MINISTÈRE** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa** | | | | | |
| Recherche et développement des systèmes de sécurité aéroportuaires (B-AF) | 3 910 | 3 923 | 3 706 | 217 | - |
| **FINANCES ET ADMINISTRATION** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa** | | | | | |
| Système financier intégré du Ministère (C-AP) | 17 557 | 17 557 | 1 395 | 3 520 | 12 642 |
| Biens et services de télécommunication pour la réfection de la tour C (B-AF) | - | 5 157 | 583 | 1 915 | 2 659 |
| **PERSONNEL** | | | | | |
| **Administration centrale - Ottawa** | | | | | |
| Système intégré du personnel de Transports Canada - SIPT (B-AF) | - | 6 667 | 3 733 | 2 934 | - |
| **Cornwall, Ontario** | | | | | |
| Formation assistée par ordinateur (B-AF) | 2 361 | 2 330 | 882 | 846 | 602 |
| Remplacement du simulateur de tour de contrôle de la circulation aérienne (C-AF) | - | 5 000 | - | 2 000 | 3 000 |

## Tableau 3-12: Détails des grands projets d'immobilisations - Politiques et coordination

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|---|
| **NOUVELLE-ÉCOSSE / ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD** | | | | | |
| **Caribou, N.-É. /Wood Islands, Î.-P.-É.** | | | | | |
| 1.Traversier et terminus - Northumberland (B-AF) | 52 341 | 64 615 | 13 754 | 41 020 | 9 841 |

1. Voir p. 3-23 pour l'explication des changements apportés au coût estimatif.

## Explication des changements - Coût total estimatif précédent versus courant - Politiques et coordination

(en milliers de dollars)

| | De la Page | Coût total estimatif précédent | Coût total estimatif courant | Augmentation/ (Diminution) |
|---|---|---|---|---|
| 1. Construction de terminus de traversiers - Northumberland<br><br>L'augmentation est attribuable au niveau de précision de l'estimation des coûts de l'approbation finale, du niveau "C" au niveau "B"; de l'addition d'un montant pour les éventualités et de l'application des facteurs d'inflation courants. | 3-22 | 52 341 | 64 615 | 12 274 |

**Ajout - Principaux projets d'État**

Un certain nombre de projets inscrits au programme d'immobilisations de Transports Canada peuvent être considérés comme principaux projets de l'État. Ils sont énumérés ci-après.

**a. Modernisation du NGCC Louis S. St-Laurent**

**Description:** La modernisation du NGCC *Louis S. St-Laurent* a pour objet d'assurer la réalisation des exigences du programme au cours des vingt prochaines années. L'objectif général de cette modernisation est de fournir à la flotte de la Garde côtière canadienne un brise-glace à trois hélices fiable et rentable dont le fonctionnement demande moins de ressources. Les objectifs de la composante sont les suivants: augmenter l'efficacité du brise-glace, réduire sa consommation de combustible ainsi que son équipage, améliorer sa capacité d'intervention, accroître la sécurité des fonctions d'escorteur et remplacer son isolation en amiante par un matériau approuvé. Certaines pièces d'acier rouillées qui ont été découvertes après l'enlèvement des machines devenues inutiles seront aussi remplacées.

**Ministère principal et ministères participants**

- Autorité principale: Transports Canada
- Ministère de service: Approvisionnements et services Canada
- Tiers: Industrie, Sciences et Technologie Canada

**Étapes importantes**

| | **Dates** |
|---|---|
| • Adjudication du marché de définition (MD) (conception) | Janvier 1988 |
| • Présentation de la conception détaillée de l'entrepreneur pour l'approbation du gouvernement | Automne 1988 |
| • Modernisation et livraison du navire | Juillet 1992 |

**Résumé des coûts:**

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|
| NGCC Louis S. St-Laurent - modernisation | 132 495 | 115 082 | 16 824 | 589 |

**Réalisations:** Les travaux de remplacement des pièces d'acier étant achevés à 95 p. 100 à l'été 1991, il a été possible d'installer les principales composantes du système de propulsion durant l'automne 1991 et d'entreprendre l'installation de nouveaux câbles électriques et de tuyauterie.

Tous les travaux sur la coque et autres travaux sous-marins sont achevés et le navire devrait être remis à flot au début de janvier 1992, et les essais et la mise en service des nouveaux systèmes devraient commencer au même moment. La livraison est attendue au cours de l'été 1992.

**Importance du projet:** Étant donné la technologie utilisée, le projet ne présente guère de risques. Pour ce qui est des aspects financiers du marché, Halifax - Dartmouth Industries Limited (H-DIL) a convenu d'inclure tous les travaux qui pourront être nécessaires pour les cinq principaux systèmes. Dans le cas du remplacement des plaques d'acier, l'État exécutera les travaux "selon les besoins".

## b. Projet de modernisation des radars (RAMP)

**Aperçu:** En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, de 17 nouveaux systèmes radar secondaires de surveillance autonome, de 29 équipements des installations d'affichage et de 10 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

**Ministère principal et autres ministères participants**

- Ministère promoteur: Transports Canada
- Autorité contractante: Approvisionnements et services Canada
- Ministère participant: Industrie, Sciences et Technologie Canada

**Étapes importantes**

| | Dates |
|---|---|
| • Approbation du document d'approbation de programme | Juillet 1979 |
| • Approbation préliminaire du projet | Juillet 1981 |
| • Approbation finale du projet | Juillet 1983 |
| • Adjudication du marché de production/construction | Mai 1984 |
| • Mise en service du premier système | Août 1989 |
| • Livraison du système au premier site opérationnel | Janvier 1990 |

**Résumé des coûts:** Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants:

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|
| RAMP | 810 504 | 749 001 | 61 503 | - |

**Réalisations:** À ce jour, les avantages socio-économiques que procure directement le projet s'élèvent à 188,4 millions de dollars, et les retombées compensatrices à 168,8 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent par ailleurs à 27,3 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 6,0 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes:

- Atlantique 20,9 millions de $
- Québec 100,3 millions de $
- Ontario 166,4 millions de $
- Ouest 69,6 millions de $

Les travaux de génie civil sont achevés à 41 sites d'un bout à l'autre du Canada. De l'équipement d'installation radar (RSE) a été installé à 35 sites. Le bureau de projet RAMP (BPR) a accepté 32 sites RSE au nom de Transports Canada. Les 10 systèmes de traitement des données radar (RDPS) ont tous été installés, mis à l'essai et inspectés. Tout le matériel de poste d'affichage (DSE) a été livré. Quatorze (14) systèmes DSE ont été installés et mis à l'essai. Les premiers RDPS doivent être mis en service en janvier 1992. Les RSE seront mis en service en 1992-1993.

Le radar de Goose Bay qui a été mis en service en même temps qu'un numériseur du système commun en route et terminal (JETS) est opérationnel. Ce système sera mis en service en même temps que l'équipement RAMP en décembre 1991.

### c. Projet d'automatisation du Système canadien de la circulation aérienne (CAATS)

**Aperçu:** La stratégie d'acquisition du CAATS a été approuvée en juin 1988 pour des systèmes opérationnels de traitement des données de vol aux sept centres de contrôle régionaux, y compris l'équipement périphérique pour trois unités de contrôle terminales, 60 tours de contrôle d'aéroport et à l'unité de réservation d'altitude, et l'acquisition de postes de travail polyvalents de contrôleur aux sept centres de contrôle régionaux et aux deux unités de contrôle terminales. Il reste aussi à acquérir des systèmes non opérationnels de traitement des données de vol et des postes de travail polyvalents de contrôleur pour la formation opérationnelle régionale à l'Institut de formation de Transports Canada, à Cornwall, pour le Centre de recherche et d'expérimentation à l'aéroport international d'Ottawa, et le Centre des systèmes techniques, à Ottawa.

L'objectif global de ce projet consiste à remplacer l'infrastructure des systèmes existants utilisés dans le traitement et l'affichage des données de vol par un tout nouveau système intégré de contrôle de la circulation aérienne capable de répondre aux exigences qui suivent:

- permettre à l'activité de réduire considérablement l'augmentation prévue à long terme des coûts de personnel, d'exploitation et d'entretien;
- répondre aux demandes liées à l'expansion future des services de la circulation aérienne à des niveaux appropriés de service tout en assurant le maintien et l'amélioration de la sécurité;
- permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'accomplir leurs tâches de façon plus efficace grâce à l'utilisation de postes de travail modernes et fiables qui améliorent en outre leur productivité, et
- faire bénéficier les usagers d'avantages importants en réduisant les retards qu'entraîne le système actuel et en fournissant des routes plus efficaces, de meilleures informations sur les mouvements d'aéronefs, et des services de planification de vol améliorés.

L'approbation finale du projet a été obtenue le 23 novembre 1989, pour un coût total estimatif de 658 658 000 dollars. Une analyse complète de rentabilité a été accomplie et elle révèle un taux de 2:1 (avantages:coûts).

**Ministère principal et autres ministères participants**

| | |
|---|---|
| • Ministère promoteur: | Transports Canada |
| • Autorité contractante: | Approvisionnements et services Canada |
| • Ministère participant: | Industrie, Sciences et Technologie Canada |

**Étapes importantes**

| | **Dates** |
|---|---|
| • Approbation du document d'approbation de programme | Mai 1985 |
| • Demande de P et A | Mai 1987 |
| • Demande de propositions | Février 1989 |
| • Approbation préliminaire du projet | Mai 1989 |
| • Approbation finale du projet | Novembre 1989 |
| • Adjudication du marché de production/construction | Décembre 1989 |
| • Revue de la conception du système (Digital Equipment of Canada) | Décembre 1990 |

**Résumé des coûts:** Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants:

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|
| CAATS | 658 658 | 116 222 | 124 850 | 417 586 |

**Réalisations:** Le marché a été adjugé à Hughes Aircraft of Canada et le travail de conception a été entrepris. L'étape de l'examen des exigences du système a été franchie avec succès en juin 1990 et celle de l'examen de la conception du système en décembre 1990. La prochaine étape importante est l'examen de la conception préliminaire prévue pour septembre 1992.

### d. Projet du Système d'atterrissage hyperfréquences (MLS)

**Aperçu:** Le système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) est un nouveau système électronique d'approche et d'atterrissage de précision adopté en 1978 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'usage international.

L'utilisation du MLS accroîtra globalement la fiabilité du service d'approche de précision tandis que le brouillage que subissent présentement les stations de radiodiffusion FM sera supprimé. Le MLS favorisera l'automatisation avancée du système de contrôle de la circulation aérienne et constituera l'un des éléments de la solution visant à régler les problèmes de capacité sans cesse croissants que connaîtra l'aéroport dans le futur, en améliorant la sécurité des vols à l'intérieur de l'espace aérien terminal. La collectivité des usagers profitera des principaux avantages que présente l'utilisation du MLS. Il s'agit avant tout des grandes compagnies aériennes commerciales. Les avantages comprennent des diminutions du nombre d'interruptions de vol et des économies de coût afférentes et l'établissement de meilleures conditions de sécurité et de meilleures trajectoires de vol.

**Ministère principal et autres ministères participants**

- Ministère promoteur: Transports Canada
- Autorité contractante: Approvisionnements et services Canada
- Ministères participants: Industrie, Sciences et Technologie Canada
  Agence de promotion économique du Canada atlantique
  Agence de diversification de l'économie de l'Ouest

**Étapes importantes**

| | Dates |
|---|---|
| • Approbation de principe | Juin 1985 |
| • Approbation préliminaire du projet | Juillet 1989 |
| • Approbation préliminaire du projet - modification | Septembre 1991 |
| • Approbation finale du projet - phase I | Mars 1992 |
| • Adjudication du marché d'élaboration technique | Mai 1992 |

**Résumé des coûts:** Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants:

| (en milliers de dollars) | Coût total estimatif courant | Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1992 | Budget des dépenses 1992-1993 | Besoins des années futures |
|---|---|---|---|---|
| MLS - AP | 14 249 | 13 649 | 600 | - |
| MLS - AF | 434 075 | 2 000 | 31 557 | 400 518 |
| | 448 324 | 15 649 | 32 157 | 400 518 |

**Réalisations:** La décision du gouvernement d'adjuger à Micronav International Inc. de Sydney (Nouvelle-Écosse) le marché pour la phase I du MLS, prise pour favoriser une occasion de retombées économiques pour le Canada atlantique, créera des occasions d'emplois.

Les fonds nécessaires en rapport avec l'approbation finale du projet ne sont pas inclus dans le Budget des dépenses de 1992-1993. La mise en oeuvre du projet MLS est tributaire de financement externe ou supplémentaire.

## 4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 201,3 millions de dollars planifiés pour 1992-1993 représentent 10,2 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-13 renferme des renseignements sommaires comparatifs sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-14 à 3-19 figure une liste pluriannuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

**Tableau 3-13: Paiements de transfert par activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Pour plus de détails voir la page |
|---|---|---|---|---|
| **Politiques et coordination** | | | | |
| Subventions | 19 900 | 18 865 | 17 865 | |
| Contributions* | 130 248 | **132 933 | 151 295 | |
| | 150 148 | 151 798 | 169 160 | 3-30 |
| **Marine/Garde côtière canadienne** | | | | |
| Subventions | 19 | 19 | 19 | |
| Contributions | 1 750 | 1 615 | 1 820 | |
| | 1 769 | 1 634 | 1 839 | 3-31 |
| **Aviation** | | | | |
| Subventions | 25 | 79 | 29 | |
| Contributions | 1 237 | 1 068 | 2 362 | |
| | 1 262 | 1 147 | 2 391 | 3-32 |
| **Aéroports** | | | | |
| Subventions | - | - | - | |
| Contributions | 38 118 | 37 018 | 34 395 | |
| | 38 118 | 37 018 | 34 395 | 3-32 |
| **Surface** | | | | |
| Subventions | - | - | - | |
| Contributions | 9 337 | 11 814 | 16 169 | |
| | 9 337 | 11 814 | 16 169 | 3-33 |
| **Administration du Ministère** | | | | |
| Subventions | 20 | 20 | 20 | |
| Contributions | 685 | 690 | 339 | |
| | 705 | 710 | 359 | 3-33 |
| **Total du Ministère** | | | | |
| Subventions | 19 984 | 18 983 | 17 933 | |
| Contributions | 181 375 | 185 138 | 206 380 | |
| **Total des paiements de transfert** | 201 339 | 204 121 | **224 313 | |
| **% de variation par rapport à l'année précédente** | (1,4) | (9,0) | | |

* Y compris un paiement statutaire de 3 054 000 $ en 1992-1993 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (2 800 000 $ en 1991-1992 et 1 782 023 $ en 1990-1991).

** Arrondissement des données.

## Tableau 3-14: Détails des paiements de transfert - Politiques et coordination

| (dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Subventions** | | | |
| Services de traversier et services côtiers pour passagers et fret - Province de la Colombie-Britannique | 19 850 000 | 18 814 587 | 17 815 157 |
| Institute of Risk Research - Université de Waterloo | 50 000 | 50 000 | 50 000 |
| | 19 900 000 | 18 864 587 | 17 865 157 |
| **Contributions** | | | |
| Études sur les transports EDER - Québec | - | 500 000 | 864 802 |
| Association du transport du Canada | 160 000 | 500 000 | 184 920 |
| Borden Mercantile Co. Ltd. | - | - | 168 000 |
| Association des communautés aéroportuaires canadienne | - | 125 000 | - |
| Initiatives de développement des transports - EDER Manitoba | - | - | 539 |
| Transport des handicapés | 40 000 | 600 000 | 597 673 |
| Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées | 4 450 000 | 700 000 | - |
| Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement/EDER: | | | |
| - Terre-Neuve | 2 001 000 | 18 500 000 | 36 701 453 |
| - Québec | 12 229 000 | 1 444 616 | 10 798 091 |
| Accord de développement coopératif de l'Île-du-Prince-Édouard | 2 713 000 | 4 807 550 | 2 078 899 |
| Routes régionales de Terre-Neuve | 20 000 000 | 9 000 000 | - |
| Abandon de l'exploitation d'un chemin de fer à Terre-Neuve/arpentage | 540 000 | - | - |
| Programme d'amélioration des routes: | | | |
| - Nouvelle-Écosse | 3 750 000 | 6 770 660 | 15 649 100 |
| - Nouveau-Brunswick | 5 031 000 | 21 601 720 | 24 346 366 |
| - Québec | - | - | - |
| - Yellowhead | - | 911 093 | 13 487 750 |
| Accord sur la route transcanadienne - Terre-Neuve | 30 000 000 | 27 500 000 | 8 355 446 |
| Code de sécurité des transporteurs routiers | 2 437 000 | 3 963 700 | 5 593 153 |
| Services de traversier et de cabotage | 13 755 000 | 13 183 205 | 12 176 672 |
| Location de wagons-trémies - Assistance spéciale | 15 588 000 | 15 500 000 | 15 064 077 |
| Pensions supplémentaires de Terre-Neuve | 2 000 000 | 2 000 000 | 1 652 181 |
| Caisse de prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard | 2 000 000 | 1 900 000 | 1 813 761 |
| Coalition nationale des voituriers-remorqueurs | - | 25 000 | - |
| Troisième conférence au sommet des principales villes du monde | - | 100 000 | - |
| Infrastructure maritime du Nord du Québec | 500 000 | - | - |
| Train à grande vitesse (corridor Québec-Windsor) | - | 500 000 | - |
| Programme des routes de la Nouvelle-Écosse | 10 000 000 | - | - |
| Pont Victoria Jubilee (statutaire) | 3 054 000 | 2 800 000 | 1 762 023 |
| | 130 248 000 | 132 932 544 | 151 294 906 |
| **Total des paiements de transfert** | 150 148 000 | 151 797 131 | 169 160 063 |

## Tableau 3-15: Détails des paiements de transfert - Marine/Garde côtière canadienne

| (dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Subventions** | | | |
| Subvention à la Writers' Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award | 150 | 150 | 150 |
| Subventions aux organismes d'aide aux marins: | | | |
| Welland Canal Mission for Sailors | 300 | 300 | 300 |
| Missions to Seamen, Toronto (Ontario) | 300 | 300 | 300 |
| Seamen's Mission Society, St-Jean (N.-B) | 200 | 200 | 200 |
| British Sailor's Society (Canada) | 10 000 | 10 000 | 10 000 |
| Mariners' House of Montréal, Montréal (Québec) | 600 | 600 | 600 |
| Missions to Seamen, section de Lakehead | 300 | 300 | 300 |
| Missions to Seamen, Sarnia et Windsor | 300 | 300 | 300 |
| Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.) | 300 | 300 | 300 |
| Subvention au Conseil canadien de sécurité | 1 667 | 1 667 | 1 667 |
| Subvention à l'Association des ports et havres du Canada | 5,000 | 5 000 | 5 000 |
| | 19 117 | 19 117 | 19 117 |
| **Contributions** | | | |
| Contribution à la Croix-Rouge canadienne | 250 000 | 250 000 | 250 000 |
| Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime | 1 500 000 | 1 265 000 | 1 221 251 |
| Contribution au programme d'amélioration des routes (pont Laviolette) en vertu de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports | - | - | 3 321 |
| Contribution au Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique | - | 90 000 | 90 000 |
| Contribution à l'Organisation maritime internationale (OMI) | - | - | 250 000 |
| Contribution au district de Port Hardy | - | - | 5 000 |
| Contribution à la ville de Botwood | - | 10 000 | - |
| | 1 750 000 | 1 615 000 | 1 819 572 |
| **Total des paiements de transfert** | 1 769 117 | 1 634 117 | 1 838 689 |

## Tableau 3-16: Détails des paiements de transfert - Aviation

| (dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Subventions** | | | |
| Aéro Club du Canada (anciennement Association royale canadienne des aéroclubs) | 25 000 | 25 000 | 25 000 |
| L'Association des Gens de l'Air du Québec | - | 4 000 | 4 000 |
| Symposium international de Fête aérienne Canada | - | 50 000 | - |
| | 25 000 | 79 000 | 29 000 |
| **Contributions** | | | |
| Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation en pilotage | 25 000 | 25 000 | 25 000 |
| Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes | 500 000 | 400 000 | 342 787 |
| Contributions à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage | 112 000 | 107 000 | 94 110 |
| Société de développement de la Baie James (SDBJ) | 600 000 | 500 000 | 1 900 000 |
| Réseau aéronefs amateur Canada | - | 36 000 | - |
| | 1 237 000 | 1 068 000 | 2 361 897 |
| **Total des paiements de transfert** | 1 262 000 | 1 147 000 | 2 390 897 |

## Tableau 3-17: Détails des paiements de transfert - Aéroports

| (dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Contributions** | | | |
| Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres | 16 118 000 | 16 218 000 | 13 932 793 |
| Contributions d'aide à l'établissement ou à l'amélioration des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux ou d'autres aéroports et installations connexes: | | | |
| Québec - Aéroports Inuits du Nouveau-Québec | 9 000 000 | 6 600 000 | 7 628 647 |
| Terre-Neuve - Contributions à la construction de routes et d'installations connexes au Labrador | 500 000 | 900 000 | 843 917 |
| Amélioration d'autres aéroports y compris en vertu des EDER avec le Manitoba | | - | 336 300 |
| Autres contributions d'aide à l'établissement ou à l'amélioration des aéroports municipaux, locaux, locaux-commerciaux ou d'autres aéroports et installations connexes | 12 500 000 | 13 300 000 | 11 653 239 |
| **Total des paiements de transfert** | 38 118 000 | 37 018 000 | 34 394 896 |

## Tableau 3-18: Détails des paiements de transfert - Surface

| (dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Contributions** | | | |
| Construction de sauts-de-mouton (anciennement déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés) | 600 000 | 3 077 200 | 6 171 899 |
| Amélioration des passages à niveau | 8 500 000 | 8 500 000 | 9 785 948 |
| Recherche sur l'élaboration de mesures préventives contre les accidents routiers | 87 000 | 87 000 | 60 917 |
| Opération Gareautrain | 150 000 | 150 000 | 150 000 |
| **Total des paiements de transfert** | 9 337 000 | 11 814 200 | 16 168 764 |

## Tableau 3-19: Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

| (dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Subventions** | | | |
| Comité de la semaine nationale des transports | 20 000 | 20 000 | 20 000 |
| | 20 000 | 20 000 | 20 000 |
| **Contributions** | | | |
| Études de faisabilité de cession des aéroports | 300 000 | 300 000 | 49 169 |
| Aéroports de Montréal (Québec - EDER) | - | - | 200 000 |
| Institut international de formation en gestion aéronautique (IIFGA) | 315 000 | 320 000 | 90 000 |
| Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) | 70 000 | 70 000 | - |
| | 685 000 | 690 000 | 339 169 |
| **Total des paiements de transfert** | 705 000 | 710 000 | 359 169 |

## 5. Recettes

Transports Canada est autorisé à garder 1 181,8 millions de dollars de recettes en 1992-1993. Ceci réduit les besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 37,4 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le programme et sont directement portées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 3-20 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

**Tableau 3-20: Sommaire des recettes par activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | % du Total | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|---|
| **Recettes à valoir sur le crédit** | | | | |
| Politiques et coordination | - | - | - | - |
| Marine/Garde côtière canadienne | 41 390 | 3,5 | 15 221 | 12 954 |
| Aviation | 608 580 | 51,5 | 524 517 | 494 318 |
| Aéroports | 521 210 | 44,1 | 561 683 | 574 763 |
| Surface | 310 | - | - | - |
| Administration du Ministère | 10 337 | 0,9 | 18 135 | 12 209 |
| | 1 181 827 | 100,0 | 1 119 556 | 1 094 244 |
| % de variation par rapport à l'année précédente | 5,6 | | 2,3 | - |
| **Recettes portées au FRC** | | | | |
| Politiques et coordination | 125 747 | | 111 416 | 192 764 |
| Marine/Garde côtière canadienne | 7 555 | | 29 165 | 28 726 |
| Aviation | 1 201 | | 1 799 | 9 207 |
| Aéroports | 400 | | 400 | 425 |
| Surface | - | | 300 | 150 |
| Administration du Ministère | - | | - | - |
| | 134 903 | | 143 080 | 231 272 |
| **Recettes totales** | 1 316 730 | | 1 262 636 | 1 325 516 |
| % de variation par rapport à l'année précédente | 4,3 | | (4,7) | - |

Par suite de l'élimination du Fonds renouvelable des aéroports (FRA) le 31 mars 1991, il a fallu énoncer à nouveau les dépenses et recettes antérieures, soit les recettes, les recouvrements et la taxe de transport aérien (TTA). De fait, les recouvrements représentant des frais internes de Transport Canada (Principaux aéroports fédéraux) (119,4 millions de $ en 1990-1991) ne figurent pas dans les comptes de recettes. Pour conserver une certaine comparabilité entre les données financières et les résultats, la décision de réduire et d'indiquer les crédits à zéro de l'activité Aéroports exige que l'activité Aviation reçoive des allocations proportionnées plus élevées au chapitre de la TTA pour 1990-1991 et 1991-1992. Toutefois, en 1992-1993, selon une nouvelle méthode adoptée pour la répartition de la TTA, le plein montant est affecté à l'Aviation.

Un sommaire des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-21. Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de recouvrements figurent à la page 3-36.

## Tableau 3-21: Sommaire des recettes par source

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements** | | | |
| 1. Recettes: Sources extérieures au gouvernement fédéral | | | |
| Marine/Garde côtière canadienne | 41 143 | 14 936 | 12 662 |
| Aviation | 45 668 | 32 700 | 31 485 |
| Aéroports | 517 910 | 481 300 | 530 773 |
| Surface | 310 | - | - |
| Administration du Ministère | 155 | 122 | 154 |
| | 605 216 | 529 058 | 575 074 |
| 2. Recouvrements: Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada | | | |
| Marine/Garde côtière canadienne | 247 | 281 | 292 |
| Aviation | 104 | 400 | 173 |
| Aéroports | 1 943 | 1 943 | 864 |
| Administration du Ministère | 2 295 | 2 392 | 2 695 |
| | 4 589 | 5 016 | 4 024 |
| 3. Taxe de transport aérien | | | |
| Aviation | 547 024 | 476 017 | 446 650 |
| Aéroports | - | 77 083 | 41 769 |
| | 547 024 | 553 100 | 488 419 |
| 4. Recouvrements: au sein du Ministère | | | |
| Marine | - | 4 | - |
| Aviation | 15 754 | 15 400 | 16 010 |
| Aéroports | 1 357 | 1 357 | 1 357 |
| Administration du Ministère | 7 887 | 15 621 | 9 360 |
| | 24 998 | 32 382 | 26 727 |
| **Total des recettes à valoir sur le crédit et recouvrements** | 1 181 827 | 1 119 556 | 1 094 244 |
| **B. Recettes portées au FRC** | | | |
| Politiques et coordination | 125 747 | 111 416 | 192 764 |
| Marine/Garde côtière canadienne | 7 555 | 29 165 | 28 726 |
| Aviation | 1 201 | 1 799 | 9 207 |
| Aéroports | 400 | 400 | 425 |
| Surface | - | 300 | 150 |
| Administration du Ministère | - | - | - |
| **Total des recettes portées au FRC*** | 134 903 | 143 080 | 231 272 |
| **Recettes totales** | 1 316 730 | 1 262 636 | 1 325 516 |

* Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

**Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements**

Pour avoir une meilleure appréciation de la nature des recettes et des recouvrements de Transports Canada, des détails sont fournis pour les trois activités qui génèrent 99,1 % de tous les montants totaux à recueillir.

**Marine/Garde côtière canadienne:** Le tableau 3-22 donne les détails sur les recettes de l'activité Marine/Garde côtière canadienne. Les recettes portées au FRC ne peuvent être utilisées par le Ministère.

**Tableau 3-22: Recettes et recouvrements de la Marine/Garde côtière canadienne**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Recettes à valoir sur le crédit** | | | |
| Réapprovisionnement de l'Arctique | 13 300 | 14 369 | 12 077 |
| Déductions des employés pour la location de logements | 493 | 467 | 418 |
| Activités des ateliers de Prescott | 100 | 100 | 167 |
| Sommes recouvrées auprès du MDE | 29 | 31 | 29 |
| Sommes recouvrées auprès du MPO | 218 | 250 | 263 |
| Droits de quai et de port | *12 210 | - | - |
| Droits d'immatriculation et de sécurité des navires | *2 662 | - | - |
| Recettes du trafic radiomaritime | *2 374 | - | - |
| Divers | 10 004 | 4 | - |
| | 41 390 | 15 221 | 12 954 |
| **Recettes portées au FRC** | | | |
| Droits de quai et de port | *- | 12 210 | 11 938 |
| Droits d'immatriculation et de sécurité des navires | *- | 2 899 | 2 765 |
| Recettes du trafic radiomaritime | *- | 2 370 | 1 979 |
| Affrètement d'un navire câblier | 6 925 | 9 186 | 7 863 |
| Intérêt sur les investissements | 17 | 26 | 44 |
| Autres | 613 | 2 474 | 4 137 |
| | 7 555 | 29 165 | 28 726 |
| **Total des recettes** | 48 945 | 44 386 | 41 680 |

* Certaines recettes portées au FRC, avant 1992-1993, ont maintenant été converties à des recettes à valoir sur le crédit.

**Aviation et Aéroports:** Environ 95,6 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et des Aéroports. Voici une analyse des principales sources.

**Location, concessions et stationnement:** Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des compagnies aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains aéroportuaires aux compagnies aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voitures automobiles, des boutiques hors-taxe, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement annuel forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu d'un contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

**Taxe de transport aérien:** Cette taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la majeure partie du trafic des compagnies aériennes commerciales. Revenu Canada (Douanes et Accise) perçoit la taxe et transfère au Programme le plein montant perçu. La

méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les activités Aéroports et Aviation a récemment été révisée. Au cours des dernières années, selon la méthode provisoire de répartition pour les Aéroports, un montant de taxe tout juste suffisant pour réduire à zéro les crédits des Aéroports était affecté à cette Activité. Le reste de la taxe de transport aérien était affecté à la sous-activité Services de navigation aérienne de l'Aviation. En 1992-1993, selon une nouvelle méthode, le plein montant de la TTA sera attribué à l'Aviation.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aérogares des principaux aéroports nationaux et internationaux.

Les tableaux 3-23 et 3-24 donnent d'autres détails sur les recettes et les recouvrements de l'Aviation et des Aéroports, respectivement.

**Tableau 3-23: Recettes et recouvrements de l'Aviation**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Services de la navigation aérienne | Services de la réglementation | Services aux aéronefs | Total | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
| **Recettes** | | | | | | |
| Ventes, location et licences | 1 642 | 792 | - | 2 434 | 2 237 | 2 193 |
| Droit en route (international) | 31 631 | - | - | 31 631 | 29 200 | 28 425 |
| Autres droits de services | 10 641 | 973 | 4 | 11 618 | 1 263 | 619 |
| Services à l'extérieur du Canada (approbations réglementaires) | - | 15 | - | 15 | - | 248 |
| **Total des recettes** | 43 914 | 1 780 | 4 | 45 698 | 32 700 | 31 485 |
| **Recouvrements** | | | | | | |
| Marine/GCC | | | | | | |
| - Services d'hélicoptères et de télécommunications | 332 | - | 15 422 | 15 754 | 15 400 | 16 010 |
| Services de l'environnement | | | | | | |
| - Entretien électronique/ Observations météorologiques | 104 | - | - | 104 | 400 | 173 |
| **Total des recouvrements** | 436 | - | 15 422 | 15 858 | 15 800 | 16 183 |
| **Taxe de transport aérien** | 547 024 | - | - | 547 024 | 476 017 | 446 650 |
| **Total des recettes, recouvrements et taxe de transport aérien** | 591 374 | 1 780 | 15 426 | 608 580 | 524 517 | 494 318 |
| % de variation par rapport à l'année précédente | | | | 16,0 | 6,1 | - |

## Tableau 3-24: Recettes et recouvrements des Aéroports

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Recettes** | | | |
| Location | 68 060 | 62 000 | 104 021 |
| Concessions | 200 385 | 176 000 | 196 448 |
| Taxes d'atterrissage | 148 605 | 144 700 | 123 596 |
| Taxes générales d'aérogare | 81 523 | 82 600 | 88 739 |
| Autres | 19 337 | 16 000 | 17 969 |
| **Total des recettes** | 517 910 | 481 300 | 530 773 |
| **Recouvrements** | | | |
| Services de navigation aérienne - services d'entretien | 1 357 | 1 357 | 1 357 |
| Programme des services de l'environnement - services de météorologie | 656 | 656 | 864 |
| GRC | 1 287 | 1 287 | - |
| **Total des recouvrements** | 3 300 | 3 300 | 2 221 |
| **Taxe de transport aérien** | - | 77 083 | 41 769 |
| **Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien** | 521 210 | 561 683 | 574 763 |
| % de variation par rapport à l'année précédente | (7,2) | (2,3) | - |

## 6. Prêts, dotations en capital et avances

Il arrive que le gouvernement consente des prêts, des investissements et des avances (PIA) non budgétaires aux sociétés d'État. Les niveaux de PIA ne changent rien aux ressources et aux activités financières du Ministère. Des données récapitulatives figurent au tableau 3-25.

**Tableau 3-25: Prêts, dotations en capital et avances**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Prêts** | | | |
| **Politiques et coordination** | | | |
| Paiement à la Société canadienne des ports relativement au Fonds de prêts interportuaire | 20 000 | 30 000 | - |

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-26. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au Fonds du revenu consolidé.

**Tableau 3-26: Prêts impayés - par débiteur et objet**

| (dollars) | Solde à payer 31 mars 1992 | Échéance | Taux d'intérêt | Remboursement 1992-1993 Principal | Intérêt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Politiques et coordination** | | | | | |
| **Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants:** | | | | | |
| St. John's | 1 172 079 | 2000 | 9,330 | 68 777 | 109 355 |
| | 708 944 | 1997 | 10,015 | 91 850 | 71 001 |
| | 196 823 | 1998 | 9,375 | 21 148 | 18 452 |
| | 592 948 | 1998 | 9,785 | 62 914 | 58 020 |
| | 2 670 794 | | | 264 689 | 256 828 |
| Halifax | 2 714 506 | 1996 | 10,000 | 444 629 | 271 451 |
| Saint John | 6 665 062 | 2000 | 12,430 | | 828 467 |
| | 4 243 084 | 1998 | 11,125 | | 472 043 |
| | 1 973 102 | 1998 | 11,000 | | 217 041 |
| | 4 601 413 | 1999 | 11,875 | | 546 418 |
| | 2 569 795 | 2005 | 11,625 | | 298 739 |
| | 20 052 456 | | | | 2 362 708 |
| Prince Rupert | 1 925 545 | 2009 | 9,630 | 42 820 | 189 859 |
| | 2 406 323 | 2009 | 9,570 | 53 831 | 235 820 |
| | 12 547 130 | 2010 | 10,140 | 235 008 | 1 304 902 |
| | 16 878 998 | | | 331 659 | 1 730 581 |

## Tableau 3-26: Prêts impayés - par débiteur et objet (suite)

(dollars)

| | Solde à payer 31 mars 1992 | Échéance | Taux d'intérêt | Remboursement 1992-1993 Principal | Intérêt |
|---|---|---|---|---|---|
| Belledune | 705 497 | 2000 | 6,440 | 60 265 | 45 434 |
| Chicoutimi | 520 681 | 2000 | 9,090 | 39 837 | 47 330 |
| Montréal | 5 669 002 | 2000 | 6,250 | 486 249 | 354 313 |
| Vancouver | 3 256 201 | 2000 | 7,500 | 286 250 | 244 215 |
| | 52 468 135 | | | 1 895 598 | 5 312 880 |
| **Prêts à la Société du port de Saint John** | | | | | |
| Administration du port de Saint John | 31 850 926 | - | NIL | 200 000 | NIL |
| **Prêts aux autres Sociétés d'État** | | | | | |
| Air Canada | 48 002 576 | 1993 | 7,243 | 31 429 274 | 2 917 746 |
| Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | 132 980 823 | 1999 | 8,750 | 15 963 746 | 11 294 090 |
| | 180 983 399 | | | 47 393 020 | 14 211 836 |
| **Total - Politiques et coordination** | 265 302 460 | | | 49 488 618 | 19 524 696 |
| **Marine/Garde côtière canadienne** | | | | | |
| **Prêts à des commissions portuaires** | | | | | |
| Hamilton | 425 000 | 2000 | 4,125 | 50 000 | 17 016 |
| **Total Marine/Garde côtière canadienne** | 425 000 | | | 50 000 | 17 016 |
| **Total du Programme** | 265 727 460 | | | 49 538 618 | 19 541 712 |

## 7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

**Tableau 3-27: Coût budgétaire net estimatif du Programme pour 1992-1993**

| (en milliers de dollars) | Budget Principal 1992-1993 (Brut) | Plus autres coûts | Coût total du Programme | Moins recettes | Coût net estimatif du Programme | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 1992-1993 | 1991-1992* |
| Total du Ministère | 3 160 390 | 89 310 | 3 249 700 | 1 316 730 | 1 932 970 | 2 153 289 |
| % de variation par rapport à l'année précédente | | | | | (10,2) | |

* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de prévisions de coûts ou de coûts réels. Le coût net du Programme pour 1991-1992 a été calculé par approximation à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-28 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les Autres coûts du Tableau 3-27. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-21, p. 3-35.

**Tableau 3-28: Services fournis gratuitement par d'autres ministères**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Budget des dépenses 1991-1992 | Budget des dépenses 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| Logement fourni par le ministère des Travaux publics | 43 338 | *55 598 | 42 396 |
| Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et services | 2 017 | 2 091 | 2 098 |
| Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor | 38 315 | 37 447 | 35 234 |
| Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail | 5 640 | 4 569 | 3 257 |
| Total des services fournis par d'autres ministères | 89 310 | 99 705 | 82 985 |

* Les taxes et les dépenses de fonctionnement ont été, par erreur, comptées en double dans le Budget des dépenses de 1991-1992. Le chiffre aurait dû se lire 42 480 $.

## B. Autres renseignements

### 1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-29 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

**Tableau 3-29: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | | Prévu 1991-1992 | | Réel 1990-1991 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| Systèmes de navigation maritime | 94 080 | 1 117 | 91 616 | 1 087 | 87 326 | 1 012 |
| Déglaçage et opérations dans l'Arctique | 100 042 | 1 008 | 94 870 | 990 | 101 074 | 963 |
| Réglementation maritime | - | - | - | - | 3 274 | 20 |
| Recherche et sauvetage | 67 781 | 867 | 70 042 | 858 | 76 243 | 872 |
| Toute autre | - | - | 495 | - | 1 225 | - |
| | 261 903 | 2 992 | 257 023 | 2 935 | 269 142 | 2 867 |

## 2. Investissement dans la Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-30 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

**Tableau 3-30: Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière**

(en milliers de dollars)

| Nombre | Classe de navire | Description | Coûts de remplacement estimatif* (en dollars de 1991-1992) |
|---|---|---|---|
| 1 | 1 300 | Brise-glace lourd pour le golfe | 266 200 |
| 5 | 1 200 | Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières | 590 167 |
| 1 | - | Navire câblier | 118 033 |
| 9 | 1 100 | Gros baliseurs/brise-glace légers | 634 860 |
| 2 | 1 050 | Baliseurs moyens/brise-glace légers | 70 500 |
| 6 | 1 000 | Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces | 328 020 |
| 3 | 900 | Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces | 134 100 |
| 6 | 800 | Petits baliseurs | 25 700 |
| 4 | 700 | Baliseurs spéciaux de rivière | 38 960 |
| 4 | 600 | Grandes vedettes de recherche et de sauvetage | 256 867 |
| 2 | 500 | Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage | 42 700 |
| 7 | 400 | Petites vedettes de recherche et de sauvetage | 30 800 |
| 1 | 310 | Embarcation de recherche et de sauvetage d'océan | 3 300 |
| 16 | 300 | Embarcations de recherche et de sauvetage | 32 600 |
| 2 | 200 | Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces | |
| 9 | 100 | Petites embarcations de sauvetage | 8 100 |
| 1 | | Navire pour études hydrographiques | 12 600 |
| 322 | | Bateaux de travail de diverses dimensions | 54 672 |
| 28 | | Embarcations de sauvetage côtier | 37 000 |
| 35 | | Hélicoptères | 24 039 |
| 3 | | Aéroglisseurs | 180 000 |
| 1 | | Aéronef à voilure fixe | 32 175 |
| | | | 13 400 |
| | | | 2 934 793 |

* Le coût de remplacement estimatif est fondé soit sur les coûts de remplacement réels récemment engagés soit sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

** Ne comprend pas les navires qui sont conservés comme relèves et pour lesquels on ne dispose pas de ressources d'exploitation.

## 3. Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

### Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 $ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 $. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

### But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le tableau 3-31 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1991.

**Tableau 3-31: Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.**

| (en milliers de dollars) | au 30 septembre 1991 |
|---|---|
| Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976) | 34,866 |
| Plus: Intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse | 157 460 |
| | 192 326 |
| Moins: Frais administratifs | 848 |
| Règlement des réclamations | 3 480 |
| | 4 328 |
| Solde de la Caisse | 187 998 |

## 4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-16 les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes:

**Politiques et coordination:** Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de l'État de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'activité Politiques et coordination et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Marine Atlantique S.C.C., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

**Marine/Garde côtière canadienne:** Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

**Aviation:** La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

**Aéroports:** En vertu de cette même loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports.

**Surface:** Les lois suivantes régissent l'activité des Transports de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur la sécurité des chemins de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

**Administration du Ministère:** La principale loi régissant cette Activité est la Loi sur l'administration financière.

Un résumé complet des Statuts dont Transports Canada est directement responsable et de ceux qu'il administre.

### Statuts administrés par Transports Canada

Loi sur l'aéronautique (SRC 1985 c. A-2) telle que modifiée
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (SRC 1985 c. A-12) telle que modifiée
Loi sur la marine marchande du Canada (SRC 1985 c. S-9) telle que modifiée
Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne (SRC 1985 c. C-12) telle que modifiée
Loi sur le Ministère des transports (SRC 1985 c. T-18) telle que modifiée
Loi sur les chemins de fer du gouvernement (SRC 1985 c.G-7) telle que modifiée
Loi sur les commissaires du port de Hamilton (SC 1912 c. 98) telle que modifiée

## Statuts administrés par Transports Canada (suite)

Loi sur les Commissions de port (SRC 1985 c. H-1) telle que modifiée
Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard
Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne (SRC 1970 c. W-3) telle que modifiée
Loi sur le Code maritime (SC 1977-1978 c. 41) (non en vigueur)
Loi sur le port de Meaford (1866 c. 78, S.C. 1907 - 08 c. 46)
Loi sur les gardiens du port de Montréal (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-9) telle que modifiée (non en vigueur)
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (SRC 1985 c. M-10)
Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile (SRC 1985 c. M-11)
Loi de 1987 sur les transports nationaux (SC 1987 c. 34) telle que modifiée
Loi sur la protection des eaux navigables (SRC 1985 c. N-22) telle que modifiée
Loi sur l'accord des ports de l'Ontario (SC 1963 c. 39)
Loi sur les billets de transport (SRC 1985 c. P-3)
Loi sur le pilotage (SRC 1985 c. P-14) telle que modifiée
Loi sur les ports et installations de ports publics (SRC 1985 c. P-29) telle que modifiée
Loi sur les gardiens du port de Québec (SC 1980-81-82-83 c. 8)
Loi sur les chemins de fer (SRC 1985 c. R-3) telle que modifiée
Loi sur la sécurité ferroviaire (SC 1988 c. 40)
Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs (SRC 1985 c. S-1)
Loi sur les téléphériques (SRC 1970 c. T-2) telle que modifiée (non en vigueur)
Loi de 1911 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1911 c. 26) telle que modifiée
Loi de 1985 sur les commissaires du havre de Toronto (SC 1986 c. 10)
Loi sur les transports (SRC 1985 c. T-17) telle que modifiée
Loi sur le transport des marchandises dangereuses (SRC 1985 c. T-19) telle que modifiée

## 5. Sommaires du financement par voie de crédits - sociétés d'État

Les tableaux 3-32 à 3-38 montrent les détails du financement par voie de crédits aux sociétés d'État. Pour 1992-1993, les paiements aux sociétés d'État représentent 29,0 % des dépenses budgétaires nettes du Ministère. De l'information additionnelle sur les opérations de ces sociétés est fournie dans la Partie II du Budget des dépenses.

### Tableau 3-32: Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Budget des dépenses 1991-1992 | Différence |
|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 34 290 | 37 253 | (2 963) |
| Intêret et autres recettes * | 688 | 657 | 31 |
| Dépenses de fonctionnement nettes | 33 602 | 36 596 | (2 994) |
| Moins: | | | |
| Articles hors caisse | 1 167 | 1 079 | 88 |
| Fonds nécessaires pour le fonctionnement | 32 435 | 35 517 | (3 082) |
| Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel | 223 | 58 | 165 |
| Total des besoins budgétaires | 32 658 | 35 575 | (2 917) |

* Péage discontinué en 1990.

### Tableau 3-33: La Société canadienne des ports

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Budget des dépenses 1991-1992 | Différence |
|---|---|---|---|
| Dépenses en capital: | | | |
| Sept-Îles - Québec - Gare ferroviaire et infrastructure par le Consortium Alouette | 1 300 | 32 000 | (30 700) |
| Churchill - Système de contrôle de la poussière et de chauffage | 450 | 350 | 100 |
| Total des besoins budgétaires | 1 750 | 32 350 | (30 600) |

### Tableau 3-34: Marine Atlantique S.C.C.

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Budget des dépenses 1991-1992 | Différence |
|---|---|---|---|
| Dépenses de fonctionnement | 225 117 | 220 619 | 4 498 |
| Moins: Recettes provenant des usagers | 83 969 | 79 216 | 4 753 |
| Dépenses de fonctionnement nettes | 141 148 | 141 403 | (255) |
| Moins: | | | |
| Articles hors caisse | 20 690 | 20 690 | - |
| Fonds nécessaires pour le fonctionnement | 120 458 | 120 713 | (255) |
| Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel | 20 000 | 23 845 | (3 845) |
| Total des besoins budgétaires | 140 458 | 144 558 | (4 100) |

### Tableau 3-35: VIA Rail Canada

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Budget des dépenses 1991-1992 | Différence |
|---|---|---|---|
| VIA Rail Canada Inc. | 361 900 | 411 900 | (50 000) |
| Total des besoins budgétaires | 361 900 | 411 900 | (50 000) |

### Tableau 3-36: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Budget des dépenses 1990-1991 | Différence |
|---|---|---|---|
| Dépenses en capital | | | |
| Remise en état du canal Welland | 29 000 | 28 700 | 300 |
| Total des besoins budgétaires | 29 000 | 28 700 | 300 |

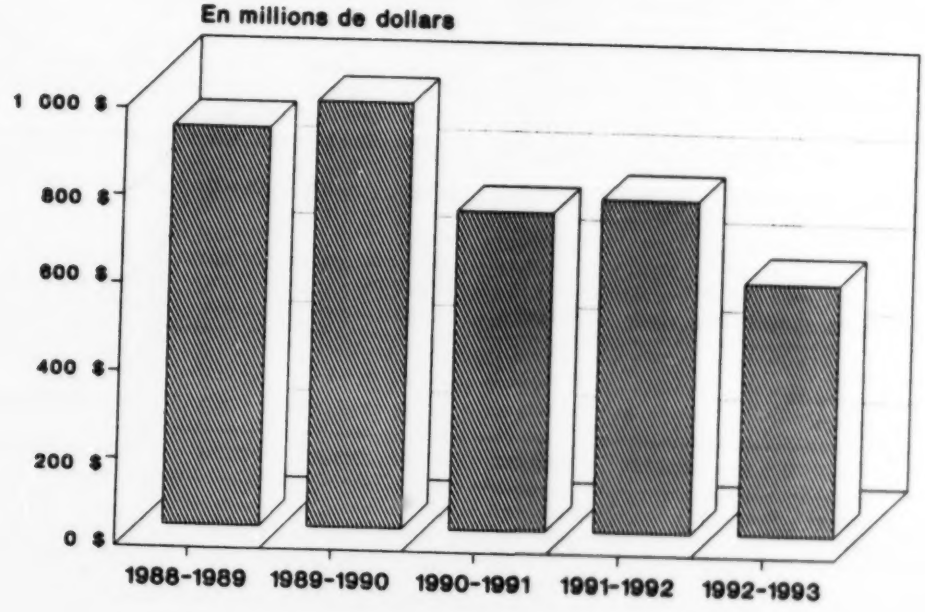
**Tableau 3-37: Analyse de tendances - Paiements aux sociétés d'État et autres sociétés**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1992-1993 | Prévu 1991-1992 | Réel 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 | Réel* 1987-1988 | Total de 6 ans | Pourcentage |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ponts Jacques-Cartier et Champlain | 32 658 | 32 625 | 27 934 | 13 948 | 8 783 | 6 229 | 122 177 | 2,8 |
| Société canadienne des Ports | 1 750 | 91 824 | 20 008 | 32 053 | 2 775 | 2 144 | 150 554 | 3,4 |
| Marine Atlantique S.C.C. | 140 458 | 133 000 | 143 947 | 265 467 | 126 481 | 127 604 | 936 957 | 21,3 |
| VIA Rail | 361 900 | 427 300 | 441 484 | 521 120 | 607 438 | 604 205 | 2 963 447 | 67,3 |
| Administration de la voie maritime du Saint-Laurent | 29 000 | 28 700 | 27 300 | 26 900 | 25 400 | 24 500 | 161 800 | 3,7 |
| Administrations de Pilotage Atlantique | - | 502 | 200 | - | 492 | 444 | 1 638 | - |
| Laurentides | 2 737 | 4 543 | 2 131 | 1 673 | 1 587 | 1 543 | 14 214 | 0,3 |
| Grands Lacs | - | 1 700 | 1 444 | - | - | 1 019 | 4 163 | 0,1 |
| Compagnie de Navigation Canartic Ltée | 5 721 | 10 000 | 7 763 | 7 740 | 5 964 | 5 855 | 43 043 | 1,0 |
| Autres | | | | | | | | |
| Place du Havre Canada | - | - | - | - | - | 2 000 | 2 000 | 0,1 |
| Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | 3 | 9 | 16 | 83 | 113 | 233 | 457 | - |
| | 574 227 | 730 203 | 672 227 | 868 984 | 779 033 | 775 776 | 4 400 450 | 100,0 |
| % de variation par rapport à l'année précédente | (21,4) | 8,6 | (22,6) | 11,5 | 0,4 | - | | |

* Ne comprend pas les postes ci-après qui ont été radiés des comptes du Canada: Les ponts Jacques-Cartier et Champlain: 59,8 millions de dollars, la Société canadienne des ports: 17,8 millions de dollars, Marine Atlantique: 327,6 millions de dollars, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: 624,9 millions de dollars, les Traversiers côtiers Ltée: 0,1 million de dollars, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada: 19,5 millions de dollars, la Commission du port de Vancouver: 76,5 millions de dollars, la Commission du port de St-John's: 37,8 millions de dollars, la Commission du port de Prince Rupert: 27,1 millions de dollars et la Commission du port d'Halifax: 25,6 millions de dollars.

Graphiquement, la tendance à la diminution des subventions est plus évidente. Toutes les données qui figurent au tableau 3-38 ont été converties en dollars constants de 1992-1993.

**Tableau 3-38: Paiements aux sociétés d'État (dollars constants de 1992-1993)**



## Index


Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 1-4, 1-6, 1-7, 1-17, 1-19, 2-1, 2-2, 2-3, 3-45, 3-48, 3-49
Administration de pilotage de l'Atlantique 1-8, 2-15, 2-18, 2-34
Administration de pilotage des Grands Lacs 1-8, 2-15, 2-18, 2-34
Administration de pilotage des Laurentides 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 2-15 2-34
Administration de pilotage du Pacifique 2-34
Administrations de pilotage 1-17, 1-18, 1-19, 2-14, 2-18, 2-34, 3-49
Aides à la navigation 1-5, 1-22, 2-12, 2-19, 2-36, 2-40, 2-42, 2-49
Camionnage 1-9, 1-20, 2-9,
Centre d'essais pour véhicules automobiles 2-62, 2-70
Cession des aéroports 1-10, 1-24, 1-28,
Code de gérance de l'environnement 1-11, 1-23, 1-24
Commission royale sur le transport des voyageurs 1-9
Commissions de port 2-13, 2-29, 3-45, 3-46
Compagnie de navigation Canarctic 1-4, 1-5, 1-7, 1-8, 1-15, 1-17, 1-18, 1-19, 2-13, 2-14, 2-15,
Compagnie des chemins de fer nationaux 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-17, 1-19, 3-45, 3-49
Consommation de drogues et d'alcool 1-9, 1-25, 1-26, 2-7
Contrôle de la circulation aérienne 1-10, 1-12, 1-13, 1-15, 1-23, 2-36, 2-38, 2-40, 2-42, 3-2, 3-11, 3-22, 3-26, 3-27
Ententes de développement économique et régional (EDER) 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 3-30, 3-32, 3-33
Flotte de la Garde côtière canadienne 2-12, 2-26, 3-24, 3-43
Fonds de prêts interportuaire 1-4, 1-6, 1-13, 2-1, 2-2, 2-3, 2-10, 3-39
Fonds renouvelable des aéroports 1-8, 1-15, 2-56, 3-1, 3-34
Intervention d'urgence en milieu marin 1-13, 2-14
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) 1-11, 1-22, 1-23
Louis S. St-Laurent 2-22, 3-24
Marchandises dangereuses 1-11, 1-25, 1-27, 1-28, 2-23, 2-61, 2-62, 2-63, 2-64, 2-65, 2-67, 2-68, 2-69, 2-70, 2-73, 3-45, 3-46
Marine Atlantique 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-15, 1-17, 1-18, 1-19, 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-8, 3-45, 3-48, 3-49
Négociations de l'accord bilatéral des services aériens 1-10, 1-22, 1-23, 2-9
Office national des transports 1-10, 1-17, 2-5
Plan vert 1-11, 1-22, 1-23, 1-24, 1-26, 2-14
Ponts Jacques-Cartier et Champlain 1-4, 1-5, 1-7, 1-15, 1-17, 1-19, 2-1, 2-3, 2-5, 2-10, 3-47, 3-49
Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE) 1-13, 1-28, 2-2, 2-14, 2-53, 2-54, 2-62, 3-21
Programme de modernisation des radars (RAMP) 2-42, 3-11, 3-12, 3-25
Ravitaillement de l'Est de l'Arctique 2-12, 2-22
Recherche et sauvetage 1-22, 1-27, 2-13, 2-16, 2-17, 2-25, 2-26, 3-7, 3-42
Recouvrements 1-9, 2-23, 2-74,
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) 2-11, 2-13, 2-14, 2-15, 2-27
Services de traversier 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-9, 3-30, 3-45
Société canadienne des ports 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8, 1-13, 1-15, 1-17, 1-19, 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-10, 2-39, 3-45, 3-47, 3-49
Stratégie nationale d'intégration des personnes handicapées 1-10, 1-22, 2-2, 2-3, 2-7, 2-10
Système canadien de la sécurité aérienne (CAATS) 1-12, 2-42, 3-26
Système d'atterissage hyperfréquences (MLS) 2-42, 3-11, 3-13, 3-27, 3-28
Système de sécurité des navires-citernes 1-11, 1-22, 1-23, 1-26
Taxe de transport aérien (TTA) 1-5, 2-37, 2-38, 2-40, 2-55, 3-34, 3-35, 3-36, 3-37, 3-38,
Transport du grain de l'Ouest 1-9, 1-26, 3-45
VIA Rail 1-4, 1-6, 1-7, 1-8, 1-13, 1-15, 1-17, 1-18, 1-19, 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-8, 3-45, 3-48, 3-49